E – TYP

Liftkontrollsystem

Handbuch der Spezifizierung und Installation

Die Informationen erreichbar in diesem Handbuch können, ohne Notizen, verändert werden und SEC electronics ist nicht verantwortlich für die Veränderungen welche in Zukunft erscheinen könnten.

Kein Teil dieses Handbuchs kann, für keinen Zweck und in keiner Form (Aufnahme und Fotokopieren einschliesslich), ohne schriftlicher Erlaubnis der SEC electronics reproduziert werden.

Dieses Handbuch sei, bevor der Installation des Kontrollpanels, der Verdrahtung, des Übersichts und der Inspektion, vorsichtlich gelesen.

Das Handbuch muss, während des Einsatzes des Kontrollpanels, an sicherem Platz gelegen sein und an Hand, für die Ingenieure und das Installationspersonal, erreichbar.

SEC electronics ist nicht für die Fehler in diesem Handbuch verantwortlich, sowie für die daraus folgenden Schaden.

Alle Rechte vorbehalten.

DIE LEGENDE DER SICHERHEITSSYMBOLE

WARNUNG: Die Befehlaufmerksamkeit für das Einsatzverfahren, die Praxis, die Voraussetzung oder Behauptung, wenn nicht gefolgt, kann zur Verletzung oder zum Tode resultieren.

VORSICHT: Die Befehlaufmerksamkeit für das Einsatzverfahren, die Praxis, die Voraussetzung oder Behauptung, wenn nicht gefolgt kann zur Beschädigung oder Zerstörung resultieren.

ANMERKUNG: Die Befehlaufmerksamkeit für das Einsatzverfahren, die Praxis, Voraussetzung oder Behauptung muss höchst geschätzt werden.

0.0 SICHERHEITSMASSNAHMEN

WARNUNG – ACHTUNG
Betriebssysteme verursachen die mechanische Bewegung. Der Verbraucher ist selbst verantwortlich zu versichern dass irgendeine derartige Bewegung in die unsicheren Umstände resultiert. Die Lock (Sperr)-und Grenzsysteme, geliefert von der Fabrik, dürfen nicht gescheitert oder geändert werden.

WARNUNG – ELEKTRISCHER SCHOCK UND BRANDGEFAHR
Wenn die Geräte, wie zum Beispiel Oszilloskop, ab Orte an dem System verwendet wären, muss das Oszilloskopgehäuse und der Differenzverstärker am Eingang gekoppelt und geerdet werden. Um die genauen Ablesungen zu versichern man muss mit dem Auswahl der Proben und der Leitungen, sowie mit der Anpassung des Oszilloskopes vorsichtig sein. Das Handbuch des Herstellers sei konsultiert um die geeigneten Einsätze und Anpassungen zum Gerät zu versichern.

WARNUNG – FEUER UND EXPLOSIONSGEFAHR
Es können Feuer und Explosion am Kontrollpanel erscheinen dort wo die gefährlichen Umgebungen mit feuer- und brandgefährlichen Dämpfen anwesend sind. Die Kontrollpanele müssen weit von den gefährlichen Flächen installiert werden, gar auch, wenn die, für diese Flächen geeignete, Motoren im Einsatz sind.

WARNUNG – ANSTRENGUNGSGEFAHR
Die ungeeigneten Aufhebungsverfahren können ernste und fatale Verletzung verursachen. Aufheben nur mit den entsprechenden Geräten und dem ausgebildeten Personal. Wenn das System ohne die Packung getragen wird, können die Platte und Metallpanelle Sie verletzen und die Beschädigungen verursachen.

WARNUNG – ZERQUETSCHGEFAHR
Wenn nicht in dem Stand gesetzt gibt es das Risiko des Zerquetschens und der Beschädigung des Kontrollpanels. Prüfen dass der Kontrollpanel an die Flachoberfläche gestellt ist, und diese muss, bevor der Installierung, seine Gewicht ertragen können. Der Kontrollpanel darf nicht an die Kante unterstützt werden wovon er kippen und stürzen kann.

WARNUNG – HOCHTEMPERATUR
Nach verlängertem Gebrauch können die Teile des Kontrollpanels die Maximaltemperatur von 90 °C erreichen. Das Berühren des Panels mit nackter Hand kann gefährlich sein. Bevor der Annäherung zu den heissen Teilen muss man dieselben kühlen lassen. Wenn die Bremswiderstände verwendet werden (normalerweise sind am Grat oder an der Seite des Schachtels installiert) diese können die Maximaltemperatur von 200 °C erreichen. Die Berührung dieser Teile mit nackter Hand kann ernste und fatale Verletzungen verursachen.

WARNUNG – ELEKTRISCHER SCHOCK
Kontrollpanel, die Motoren und andere Geräte müssen, in der Übereinstimmung mit NEC (Code Electrique National) geerdet werden.

WARNUNG/ACHTUNG

Vor der Anwendung der Spannung an Kontrollpanel alle Bedeckungen müssen wiedergesetzt werden. Das Scheitern dieser Massnahme kann den Tod oder schwere Verletzungen verursachen.

WARNUNG/ACHTUNG
Kontrollpanele sind elektrische Geräte verwendet in Industrieinstallationen. Die Teile des Kontrollpanels können, während des Einsatzes, geladen werden. Die elektrischen Installationsarbeiten und Öffnungen des Geräts dürfen nur von qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Ungeeignete Installierung des Motors, des Kontrollpanels oder anderer Teile können die Beschädigung des Geräts sowie die ernsten Verletzungen und Materialschaden verursachen. Die Kontrollpanele sind nicht mit Schutzlogik gegen die Motorübergeschwindigkeit ausgerüstet.
Man soll die Instruktionen in diesem Handbuch, sowie die lokalen Sicherheitsvorschriften folgen.

VORSICHT/MASSNAHME
Man darf nicht die Spannungsquellen verbinden deren Spannungsschwankungen über den erlaubten Wert sind. Wenn man die erhöhte Spannung verwendet kann Kontrollpanel die Beschädigung der Innenkomponenten erleiden.

VORSICHT/MASSNAHME
Kontrollpanel darf nicht ohne angekoppelte Erdeleitung, im Einsatz getrieben werden. Das Motorgehäuse soll, wegen der Rauschverminderung, unabhängig von anderen Teilen des Geräts geerdet werden.
Die Erdleitungen müssen, in Übereinstimmung mit NEC oder Canadian Electrical Code gemustert werden. Die Verbindung muss, in Übereinstimmung mit UL angeführtem oder CSA zertifiziertem *closed–loop terminal connector* geeignet für die verwendete Drahtdimension, ausgeführt werden. Der Konektor muss mit, von dem Hersteller empfohlenen, *crimp tool* fixiert sein.

VORSICHT/MASSNAHME
Man darf nicht *megger test* zwischen dem Kontrollpanel Verbindungen oder an Kontrollverbindungen ausführen.

VORSICHT/MASSNAHME
Da die Raumtemperatur die Dauerzeit, sowie die Zuverlässigkeit, des Kontrollpanels stark beeinflusst man darf nicht die Montage des Kontrollpanels dort wo die Temperatur den erlaubten Wert überholt ausführen. Die Lüftungskappe darf für die Umgebungstemperatur von 40 °C oder niedriger montiert werden.

VORSICHT/MASSNAHME
Kontrollpanel muss an dem, von dem wärmewiderstandsfähigen Material gebautem Wand, montiert werden. Während des Betriebs kann die Temperatur des Kontrollpanels bis 90 °C zunehmen. Im Falle wenn die Bremswiderstände verwendet sind kann seine Temperatur bis 200 °C erhöhen.

ANMERKUNG
Die Begriffe *"controller, "lift controller"* und *"control box"* sind, in der Industrie, manchmal vermischt benutzt. In diesem Handbuch verwenden wir "Kontrollpanel".

1 Man darf nie die Deckplatte, wenn der AC Eingang eingeschaltet ist, entfernen.
Eine Minimumzeit muss man warten bevor die Arbeiten an den Verbindungen oder im Innen des Geräts ausgeführt werden: d.h. 1 Minute nach der Ausschaltung des Motors, für das Kontrollpanel ohne elektronische Steuerung, und 5 Minuten für Kontrollpanel mit elektronischer Steuerung (VVVF, ACVV, Weichstart).

2 Beim Verfahren mit dem Gerät darf man nicht irgendeine Komponente berühren oder beschädigen. Der Austausch der Isolationswände oder die Entfernung der Isolation und der Kappe sind nicht erlaubt. Wenn die Tür, wegen der Umgebungstemperatur höher als 40 °C, entfernt (oder geöffnet) muss, der Verbraucher ist verpflichtet zu versichern dass kein fälliges Kontakt mit den Teilen erscheint.

3 Man muss Kontrollpanel von unerlaubten Umgebungsumständen schützen.
(Temperatur, Feuchte, Schock, usw.)

4 An die Ausganganschlüsse des Motors, der Magnete, der Ventile, der Beleuchtung und der Schalter
(5,6,7,8,9,10,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,25,25a,26,26a,27,31,40,45,46,47,48,56,57,58,59,121,122,123,130,131,132,222,351,352,358,360,371,372) darf keine Spannung angeschlossen werden.

5 Die kapazitive Last (z.B. Vor Kompensationskondensatoren) darf nicht an den Ausgang der Motoren (Anschlüsse 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18,19,20) angeschlossen werden.

6 Kontrollpanel muss immer, per markierte Verbindungsanschlüsse (0 oder GND) und Gehäuse (0 oder GND), an den Schutzgrund (PE) verbunden werden. Kontrollpanele haben den Grundentladungsstrom höher als 3,5 mA. EN 50178 erklärt dass, für die Entladungsströme höher als 3,5 mA ,die Schutzleitergrundverbindung (0 oder GND), vom Festtyp und doppelt, ausgeführt sein muss.

7 Die elektrische Übernahme muss nur durch das qualifizierte Personal ausgeführt sein, welches auch, für die geeignete Grundverbindung und geschützte Spannungsquelle, in Übereinstimmung mit den lokalen und nationalen Vorschriften verantwortlich ist.

8 Keine dielektrische Versuche sind an den Teilen des Kontrollpanels erlaubt. Der entsprechende Messinstrument (Innenwiderstand wenigstens 10 kohm/V) darf für die Messungen der Spannungssignale verwendet werden.

9 Wenn Kontrollpanel mehr als drei Jahre stillstand, die Kondensatoren können verjähren. Vor der Übernahme der Geräte die lang stillstanden müssen dieselbe einige Stunden an die Stromquelle, ohne Belastung, angeschlossen werden, um die Kondensatoren zu regenerieren (Eingangsspannung muss, ohne Funktionserhalt, angewandt sein).

10 Kontrollpanel kann, im Falle der Verleugnung, zufällig anstarten, gar auch wenn lahmgelegt. Das geschieht nicht wenn es vom AC Eingang aus-geschlossen ist.

1.0 PRODUKTHAFTUNG UND GARANTIE

Wir garantieren fehlerlose Begründung unseres Produkts wie es in unserem Kundgeben, der Produktdokumentation und in diesem Handbuch beschrieben wurde. Die Produkteigenschaften aussen und über diese Beschreibungen garantieren wir nicht.
Ansprüche für Beschädigungen sind allgemein ausgenommen, ausser im Falle des beweisbaren Vordenkens, grosser Lässigkeit von SEC electronics, oder Abwesenheit jeder versprochenen Wesensart. Konkret, wir übernehmen keine Haftung wenn Kontrollpanele mit anderen Systemen, Entkoder, Schalter, Leistungsquellen, und Kraftmotoren für welche Kontrollpanele ungeeignet sind verknüpfen, änderartig als in diesem Handbuch dargestellt. Ebenso haften wir auch nicht im Falle wenn Kontrollpanele nicht im Einklang mit dem Technologiestatus des Kunden, vorgenommen an ihrem eigenem Entwurf, stehen.
Auch übernehmen wir keine Verantwortung für Beschädigungen der Lifteinrichtungen und Baueinrichtungen wegen der Malfunktion des Produkts oder wegen des Fehlers in diesem Handbuch.
Wir sind nicht verantwortlich für die Verletzung der Patente und anderer Rechte der Dritten.
Wir haften nicht für irgendeine Beschädigung die, wegen der ungeeigneten Manipulation, änderartig als in diesem Handbuch dargestellt, herauskommt. Wir nehmen rasch jede Haftung aus wegen des Gewinnverlustes und besonders für Beschädigungen als Folge der nichtrespektierten Sicherheitsregel und Warnung und/oder als Folge der Stücke nicht vom SEC electronics geliefert.
SEC electronics Produkte sind für langzeitiges Einsatzdauer erzeugt. Sie sind mit derzeitigem Status der Wissenschaft und Technologie bestätigt und sind, vor der Lieferung, in allen versprochenen Funktionen einzelgetestet. SEC electronics ist kontinuierlich verpflichtet in der Analyse des Markts und der Produkte mit Zielstrebigkeit für die Entwicklung und ständige Verbesserung. Inzwischen wenn, trotz alle präventiven Massnahmen, irgendeine Malfunktion oder Schwierigkeit herauskommt, sind Sie an Kundenservice in Neverke, Slowenien empfohlen. Wir versichern dass eine entsprechende Aktion unternommen wird um die Schädigung, ohne Verzögerung, entfernt.

GARANTIEDATEN

Wir garantieren die zuverlässige Arbeitordnung wie in diesem Handbuch definiert für die Dauer von 24 Monate nach der Lieferung, wie mit Lieferungsanmerkung.
Reparaturen werden kostenlos unternommen nur im Falle wenn dieses Handbuch gefolgt wurde; betreffend Lagerung, Transport, Installation, Übernahme und Betrieb.
Eingriffe in die Einrichtung bei dem Kunden oder dem Dritten sind nur nach der Spezialkonsultation mit SEC electronics erlaubt. Wenn diese Voraussetzung nicht gefolgt wäre, SEC electronics wird keine Verantwortung für die Beschädigungen der Einrichtung übernehmen, sowie Verletzung und dabei entstandene Schaden; in diesem Falle löscht die Garantie.
SEC electronics übernimmt auch keine Verantwortung für die Fehler der Einrichtung die, wegen der defektiven Anlagen in der Umgebung des Kontrollpanels oder wegen des Gebrauchs wegen der, von SEC electronics, nicht gelieferten Teile entstanden wurden.
Es werden die *Allgemeine Daten der Geschäft* von SEC electronics angewandt.

2.0 INSPEKTIONSVERFAHREN

INSPEKTIONSVERFAHREN BEI DER LIEFERUNG

Bei der Packung der Kontrollpanele und deren Vorbereitung für die Abholung muss die höchstgeleistete Sorge gewidmet werden. Sie müssen nur mit den entsprechenden Transportmitteln (sehe Gewichtdaten) transportieren. Es sind, an der Packung gedruckte, Anweisungen wahrzunehmen. Sie sind auch im Falle wenn das Gerät ungepackt und installiert ist anwendbar.

Bei der Lieferung das Nächste sei zu prüfen:

- die Packung ist sicher gegen irgendeine Aussenbeschädigung
- ob das Lieferschein mit Ihrem Auftrag übereinstimmt

Die Packung mit geeignetem Werkzeug öffnen. Prüfen Sie ob:

- irgendeine Teile beim Transport beschädigt sind
- das Gerättyp entspricht Ihrer Bestellung

Im Falle der irgendeinen Beschädigung oder nichtkompletter oder ungeeigneter Lieferung sind Sie höflich gebeten sofort die Verkaufskontaktperson anzurufen.

Das Gerät soll nur im trockenen Raume und im spezifizierten Temperaturbereich gelagert sein.

ANMERKUNG: Die gewisse Feuchtkondensation ist erlaubt wenn von der Veränderung der Temperatur kommt (sehe: “Erlaubte Umgebungsvoraussetzungen”). Das ist aber nicht gültig wenn das Gerät im Betreib ist. Immer muss versichert werden dass keine Feuchtenkondensation im Gerät gibt, wenn an die Stromversorgung verbunden.

BEZEICHNUNG DES TYPES DES KONTROLPANELS

Die technische Spezifikation des Kontrollpanels ist in Typcodierung festgestellt. Beispiel

E 078/01

Wo der Buchstabe E zu E-Typ Liftkontrollpanel entspricht.

Diese Kodierung ist dieselbe wie die Kodierung in der Auftragbestätigung und anderen dabeistehenden Papieren. Die Etikette mit Typkodierung steht an rechter Bodenecke des Kontrolpanels.

NAMENPLATTE

Es soll geprüft werden dass alle Daten an der Namenplatte, beiliegend an dem Kontrolpanel, dem Auftrag entsprechen.

CE ***SEC ELECTRONICS***

Type _____ S/N _____
(Typ)
Input voltage _____ ***Input frequency*** _____
(Eingangsspannung) (Eingangsfrequenz)
Rated current _____ **Brake** _____
(Erklärter Strom) (Bremse)
Retiring cam _____ ***Valves*** _____
(Ziehzahn) (Ventile)
Dimensions _____
(Abmessungen)

Typ	- Model des Kontrolpanels
S/N	- Seriennummer (Typkodierung)
Eingangsspannung	- Spannung der Stromversorgung
Eingangsfrequenz	- Frequenz der Stromversorgung
Erklärter Strom	- Ausgang erklärter Strom
Bremse	- Erklärte Spannung der Bremse (im elektrischer Lift)
Ziehzahn	- Spannung des Ziehzahns
Ventile	- erklärte Spannung der Ventile (im hydraulischen Lift)
Abmessungen	- Abmessungen des Kontrolpanels H x W x D

Die Namenplatte ist befestigt an der linken Seite der Schachtel.

STANDARDSPEZIFIKATIONEN

U M W E L T	Raumtemperatur	0...+40 °C, 40...+50 °C mit Strom 0.8 des erklärten Ausgangstroms
	Installationsort	Pollutionsstufe 2 oder besser (frei vom direkten Sonnenlicht, Vibration, Staub, korrodierenden oder brennbaren Gasen, Nebel, Öldampf und fliessenden Wasser, die salzige Umgebung sei verhindert)
	Schutzstufe	IP 44
		Bis 1000 m über Seespiegel; für grössere Höhen Stromminderung 1,2 % für jeden 100 m der Zusatzhöhe
	Temperatur: Betrieb	0...+50 °C
	Lager	-20...+55 °C
	Transport	-20..+70 °C
	Luftfeuchte: Betrieb	5% bis 85 % 1 g/m^3 bis 25 g/m^3 ohne Feuchtenkondensation oder Eis Klasse 3K3 wie bei EN50178
	Lager	5% bis 95% 1 g/m^3 bis 29 g/m^3 Klasse 1K3 wie bei EN 50178
	Transport	95% 60 g/m^3 Die grösste absolute Luftfeuchte wenn das Gerät plötzlich von 70 zu 15 °C ausgesetzt ist
		Die leichte Kondensation der Feuchte ist möglich, kurzzeitig wenn das Gerät nicht im Betrieb ist (Klasse 2K3 wie bei EN50178)
S T A N D A R D	Klimatische Voraussetzungen	IEC 68-2 Teil 2 und 3
	EMC Verträglichkeit	EN 12015 und EN 12016 (siehe Kapitel “EMC Anweisungen”
	Genehmigungen	CE

ABLÖSUNG DES GERÄTS

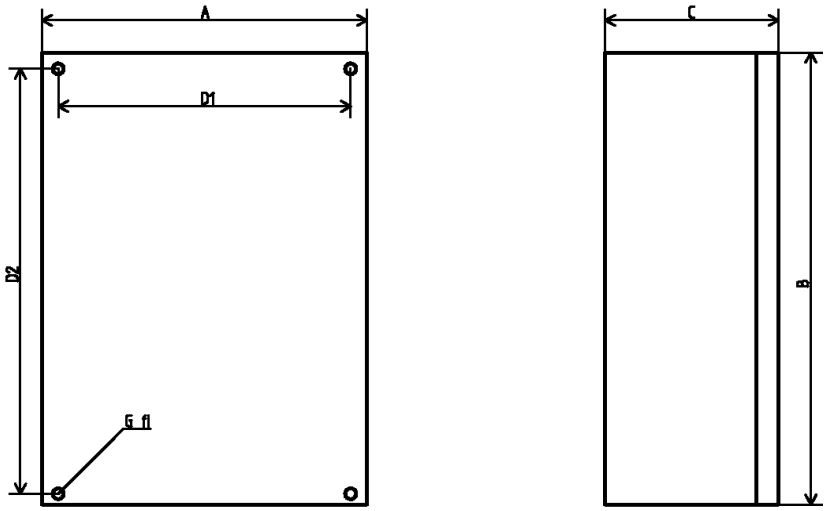
SEC electronics wird alte Einrichtungen kostenlos zurücknehmen voraussetzlich sie sind an SEC electronic Fabrik in Neverke, Slowenien geliefert.
Anwendbare lokale Abfallregel und Abnehmenvorschrifte müssen, wenn Sie selbst die Einrichtung oder die Teile ersetzen, gefolgt werden. SEC electronic wird keine Haftung
übernehmen für irgendeine Teile oder Komponenten wenn diese nicht zuverlässig
abgenommen sind.

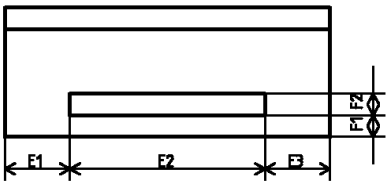
Nächste Einzelheiten sind für Abnehmenszwecke nutzbar:

Kontrollpanel Schachtel ist aus Stahl gemacht, gewöhnlich gefärbt.
Hinterpanel ist aus Stahl oder Aluminium gemacht, gewöhnlich ohne Lackierung oder Flächebearbeitung.
Die Vorschriften für das Ablösung der elektronischen Komponenten wie PC boards, LCD units sind anwendbar.
Backup Batterie ist Lithium Batterie welche entsprechend abgenommen muss.

3.0 INSTALLATIONSANWEISUNGEN

MECHANISCHE RICHTLINIEN





Kontrollpanelabmessungen und Abmessungen der Befestigungsbohrungen
Die Tür kann man links- der rechtshand öffnen

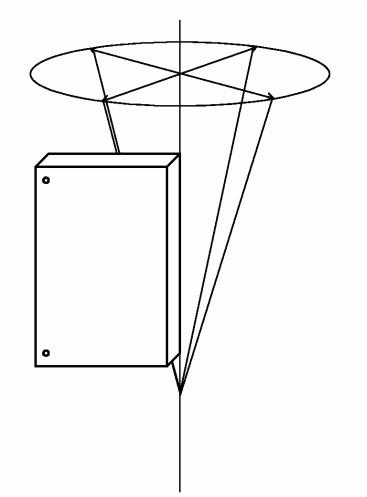
KONTROLPANELABMESSUNGEN (Information an der Namenplatte)

	700 x 500 x 200	700 x 500 x 250	800 x 600 x 200	800 x 600 x 250	800 x 600 x 300	1000 x 600 x 250	1000 x 600 x 300	1000 x 600 x 350	900 x 800 x 350
A mm	500	500	600	600	600	600	600	600	800
B mm	700	700	800	800	800	1000	1000	1000	900
C mm	200	250	200	250	300	250	300	350	350
D1 mm	450	450	550	550	550	550	550	550	700
D2 mm	650	650	750	750	750	950	950	950	870
E1 mm	107,5	107,5	157,5	157,5	157,5	157,5	157,5	157,5	150
E2 mm	285	285	285	285	285	285	285	285	500
E3 mm	107,5	107,5	157,5	157,5	157,5	157,5	157,5	157,5	150
F1 mm	40	40	40	40	40	40	40	40	40
F2 mm	30	30	30	30	30	30	30	30	40
G fi mm	10	10	10	10	10	10	10	10	8

ANMERKUNG: Im Falle wenn VVVF Kontrollpanel angewandt ist, der Brems widerstand ist am Kontrollpanel montiert. Die Wert des Bremswiderstandes ist vom Model, Leistung und Hersteller abhängig. Der Bremswiderstand kann an der Seite oder Oberfläche montiert werden.

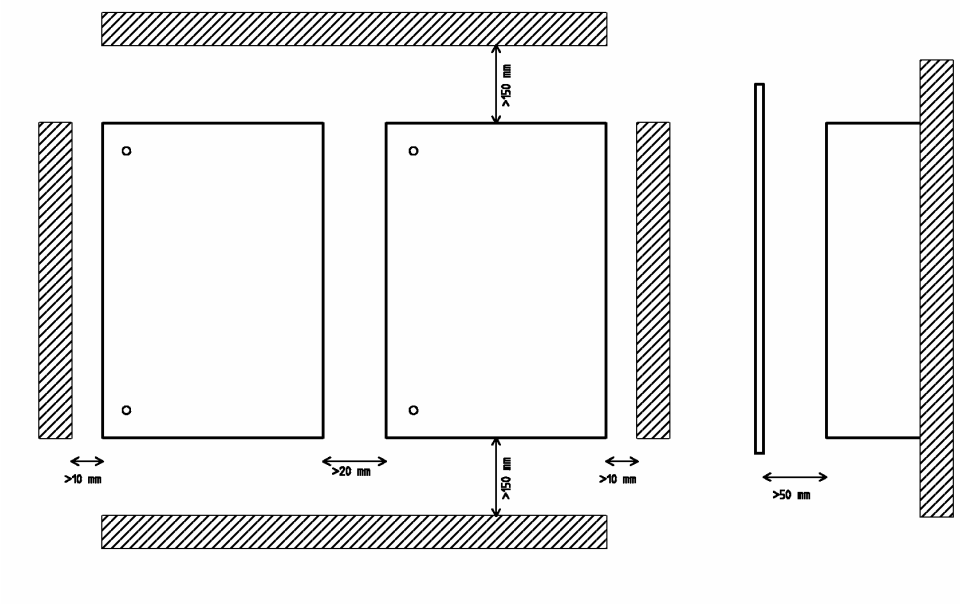
DIE FREIZUTRITTABMESSUNGEN

ANMERKUNG: Die Abmessungen und Gewichte in diesem Handbuch müssen, während der Montage, respektiert werden. Die technischen Mittel sind verlangt (Fuhrwerk und Kran). Die ungeeignete Manipulation und Gebrauch der ungeeigneten Werkzeuge können die Beschädigungen verursachen.



ANMERKUNG: Der grösste Schrägwinkel ist 30^{o}

ANMERKUNG: Die Kontrollpanele müssen so montiert werden dass die unbeschränkte Lüftung möglich ist. Die Abmessungen des freien Zutritts müssen mindestens 150 mm sein. Freier Vorraum muss mindest 150 mm sein. Die Anlagen die viel Wärme entwickeln dürfen nicht in der Nähe des Kontrolpanels montiert werden.



4.0 VERDRAHTUNGSVERFAREN

AC EINGANG VERBINDUNG

Das Gerät muss an Schutzleitung verbindet werden und diese muss man die erste montieren, sowie die letzte entfernen. Für die Hauptverbindungen des Geräts muss man die flexible Kupferkabel der Klasse O5V-K verwenden. Diese Kupferkabel müssen vom Kurzschluss, mittels Aussensicherungen, geschützt werden. Für Schutzzwecke kann man die thermomagnetische Differentialschalter nutzen.

ANMERKUNG: Wenn man Rauschfilter (VVVF und ACVV Kontrollpanel) verwendet kann man geschehen, während die Leistung eingeschaltet ist, dass unvorsichtlich Reststrom (FI Typ) Kreisbrecher aktivieren. In diesem Falle muss man nur Reststrom Kreisbrecher mit *drop-out* Verzögerung nutzen.

Kabeldurchmesser und die Dimensionen der Schutzschalter müssen mit dem Tafel 4.4.4 für Eingangsspannung 400 V AC (415 V AC) oder Tafel 4.4.5 für Eingangsspannung 230 V AC (240 V AC) übereinstimmen.

EINGANGSSPANNUNG 400 VAC

P	kW	3	4	5,5	7,5	10	11	15	18,5	22	25	30	37	45
In	A	8,6	10,5	13,5	17,5	20,5	24	32	39	46	54	62	72	87
Ci	mm2	2,5	2,5	4	6	6	10	16	16	25	25	35	50	50
Cl	mm2	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
S1	A	16	16	20	25	32	32	40	50	63	80	80	100	125
S2	A	25	25	25	40	40	40	63	63	80	100	100	125	160
S3	A	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
S4	A	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25

EINGANGSSPANNUNG 230 VAC

P	kW	3	4	5,5	7,5	10	11	15	18,5	22	25
In	A	13,5	16,5	22	29	37	41	54	66	77	87
Ci	mm2	4	4	6	10	16	25	25	35	50	50
Cl	mm2	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
S1	A	20	20	32	40	63	63	80	100	100	125
S2	A	25	25	40	63	63	80	100	125	125	160
S3	A	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
S4	A	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25

P - erklärte Leistung
In - erklärter Strom
Ci - Drahtdurchmesser für Hauptstromversorgung (mm2)
Cl - Drahtdurchmesser für Blitzschlagverbindungen (mm2)
S1 - thermomagnetischer Hauptschalter – Kurvetyp C (die Wert entspricht dem Kurzschlussstrom)
S2 - Differentialhauptschalter – Empfindlichkeit 300 mA
S3 - Thermomagnetischer Schalter – Blitz– Kurve C
S4 - Differenzialschalter – Blitz – Empfindlichkeit 30 mA

HAUPTMOTORVERBINDUNG

Kabeldurchmesser müssen mit Tafel (unten) für Eingangsspannung 400 V AC (415 V AC) oder Tafel (unten) für Eingangsspannung 230 V AC (240 V AC) übereinstimmen.

EINGANGSSPANNUNG 400 VAC

P	kW	3	4	5,5	7,5	10	11	15	18,5	22	25	30	37	45
In	A	8,6	10,5	13,5	17,5	20,5	24	32	39	46	54	62	72	87
Isd	A				10	12	14	19	23	27	31	36	42	50
Cm	mm2	2,5	2,5	4	4	6	6	10	16	25	25	35	35	50
Csd	mm2				2,5	2,5	4	6	10	10	16	16	25	25

EINGANGSSPANNUNG 230 VAC

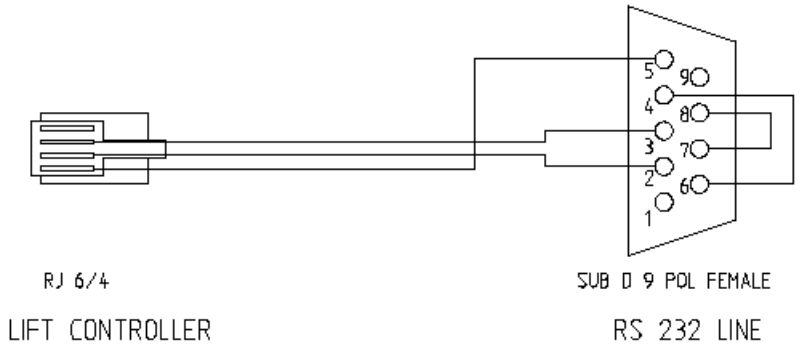
P	kW	3	4	5,5	7,5	10	11	15	18,5	22	25
In	A	13,5	16,5	22	29	37	41	54	66	77	87
Isd	A	7,8	10	13	17	22	24	28	33	45	50
Cm	mm2	4	4	6	10	16	16	25	35	50	50
Csd	mm2	2,5	2,5	4	4	6	10	16	16	25	25

P - erklärte Leistung
In - erklärter Strom
Isd - Stern / Delta Strom
Cm - Drahtdurchmesser für Motor (mm2)
Csd - Drahtdurchmesser für Stern/Delta Verbindung (mm2)

5.0 VERBINDUNG ZUM PC ODER PDA

5.1 VERBINDUNG ZUM PC

Es ist möglich die Programmierung mit PC bei RS 232 Linie. Die Kabelzeichnung ist:

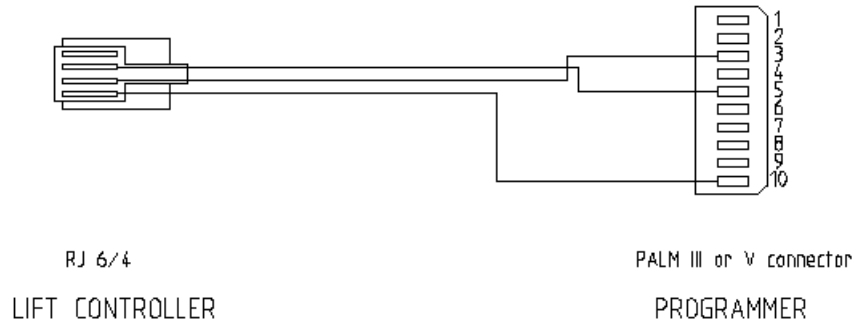


Notwendiges Programm für die Programmierung ist einer der VT100 Emulators. Geeignetes Programm ist Hyper Terminal welcher auch der Teil des Windows Operationssystems ist. Die Aufstellung des Hyper Terminal und seine Anwendung in Programmierung ist, wie folgt:

- emulation ANSI
- baud rate 9600 8 N 1

5.2 VERBINDUNG ZUM PDA

Die Programmierung mit PDA ist möglich durch RS 232 Linie. Die Zeichnung des Verbindungskabels für PALM Gerät Serie III oder V ist:



Notwendiges Programm für die Programmierung ist einer der VT100 Emulators. Geeignetes Programm ist PTELNET.
Die Aufstellungen (settings) des Ptelnet Programms für seine Anwendung in der Programmierung ist, wie folgt:

- SerialPort RS232
  - Baud 9600
  - Parity N

	Word	8
	StopBits	1
	Xon/Xoff	0
	RTS/CTS	0
- Terminal	Mode	Serial
	Return	CR
	Font	large
	Width	32
	Charset	ISO-Latin 1
	Lochal echo	1

- Die Verbindungsikone in dem Haupt- window muss ON sein

WARNUNG:

Der vierte Draht von dem Liftkontroller Konektor RJ 6/4 nicht verbinden.
Dieser Draht ist internal +5 VDC nur für Spezialprogramme.

ANMERKUNG:

Windows	ist Microsoft trademark
Hyper Terminal	ist Hilgraeve Inc. trademark
Palm	ist 3com tradmark

6.0 PROGRAMMIERUNG

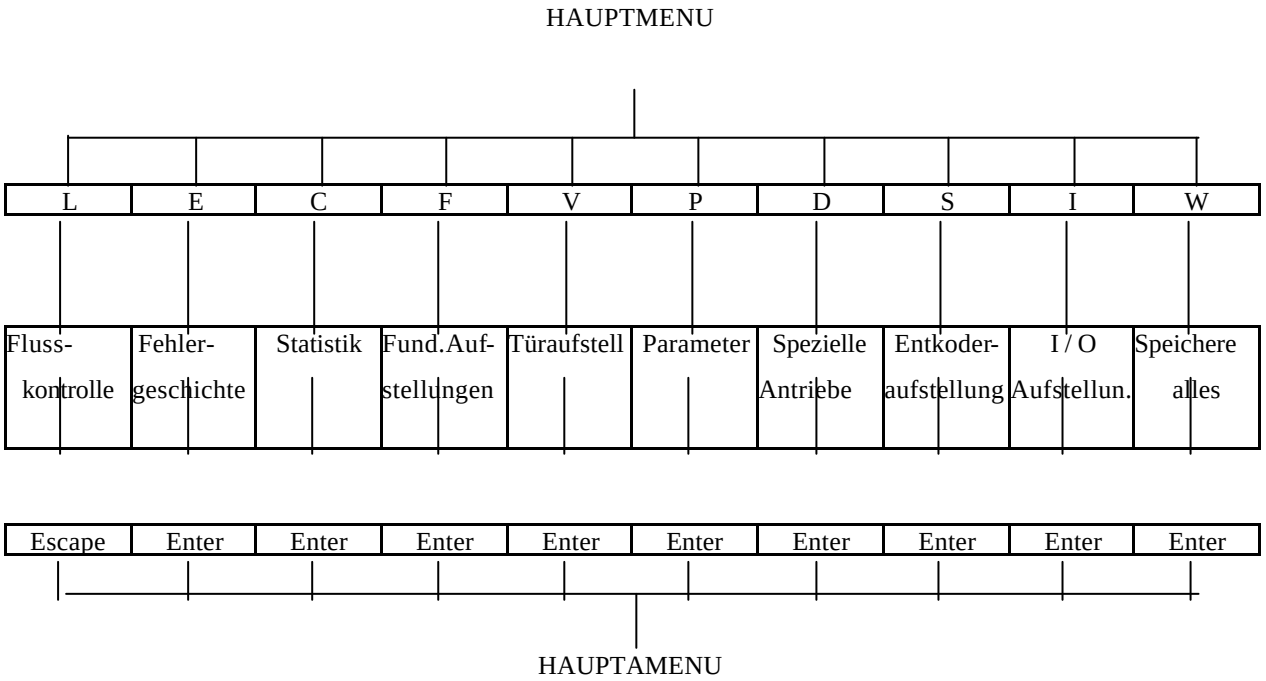
6.1 HAUPTMENU

Nachdem die Verbindung zwischen dem Programmierer und Kontroller gemacht wurde, erscheint es Hauptmenu (Hauptspeisekarte) am Display. Wenn nicht, drucken Sie ENTER zwei oder drei mal.

SEC Electronics E - Type Lift
Kontroller V0.0

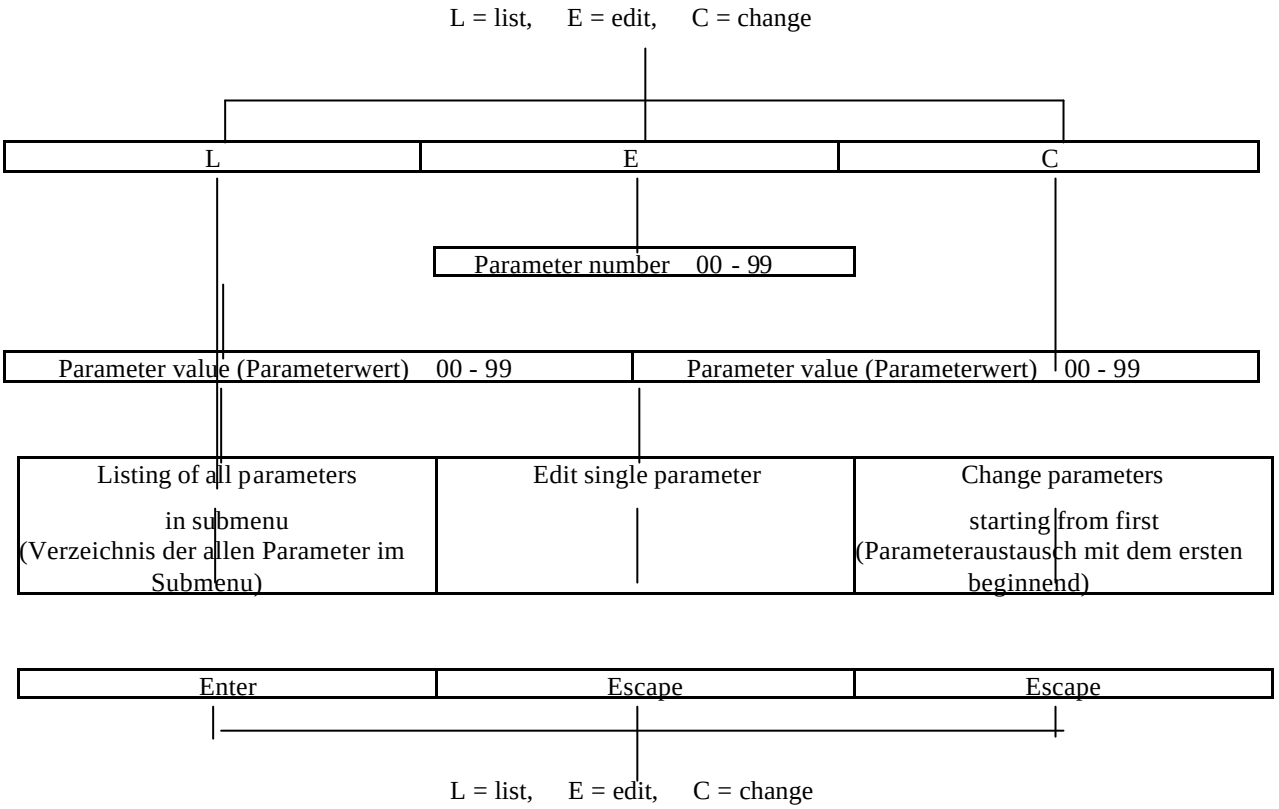
L Flusskontrolle (Flow control)
E Zeige Fehlergeschichte (show error history)
C Statistik
F Fundamentale Aufstellungen (settings)
V Aufstellungen der Türe (door settings)
P Parameter
D Spezielle Antriebe (Special drives
S Entkoderaufstellung (encoder settings)
I Input(Eingang) / Output (Ausgang) Aufstellungen
W Speichere die Aufstellungen in EEPROM (Save settings to EEPR)

Um Submenu zu selektieren drucken oder schreiben Sie den ersten Buchstaben des Submenus. Der Submenu muss erscheinen.



6.2 SUBMENUORGANISATION

Die Submenus F-Fundamentale Aufstellungen, V-Türaufstellungen, P-Parameters, D-Spezielle Antriebe,
S-Entkoder Aufstellungen und I-Input/Output Aufstellungen sind in nächster Weise organisiert:
Nachdem Submenu selektioniert wurde erscheint es das nächste Display.



Enter

HAUPTMENU (MAIN MENU)

6.3 L FLUSSKONTROLLE

Das Display zeigt aktuelle Informationen, Aktivitäten, Probleme oder Fehler am Kontrollpanel
Das Beispiel eines Displays mit Erklärungen ist folgendes:

Flusskontrolle (Flow control)
21 / 01 / 03 13:45:06
Station: 03 Status: 61
Antrieb (Maintenace drive on)
Drücken Esc für Hauptmenu (Press Esc for main menue)...

Erklärung:

Erste Zeile: Datum (21 / 01 / 03) Uhr (13:45:06)

Zweite Zeile: Position des Liftes (Station: 03) Mitteilungsnummer wie in 7-Segment
Unterster Stock ist 01 Display am Haupttafel (Status: 61)

Dritte Zeile: Definition der Mitteilung (Antrieb-Maintenance drive on)

Mitteilungsnummer 00 - 49 sind FEHLER (ERRORS), Nummer 50 - 99 sind ERSCHEINUNGEN (EVENTS)
Liste der Mitteilungen:

EVENTS (ERSCHEINUNGEN)		ERRORS (FEHLER)	
50	Doors open (Tür geöffnet)	1	Second slip correction(ZweiteVerschiebunkorrek.)
51	Doors preopen (Tür vorgeöffnet)	2	First slip correction (Erste Verschiebungkorrek.)
52	Doors close (Tür ist zu)	3	Error counting (Fehler Zählen)
53	Doors lock (Tür Sperre)	4	Error preopening (Fehler Voröffnung)
54	Error on doors closing (Fehler beim Türzu-schliessen)	5	Error car door A (Fehler an der Tür A)
55	Fast speed up (Schnell auf)	6	Error car door B (Fehler an der Tür B)
56	Slow speed up (Träge auf)	7	Error door lock A (Fehler an der Türsperre A)
57	Stabilisation time (Stabilisierungszeit)	8	Error door lock B (Fehler an der Türsperre B)
58	Fast speed down (Schnell unten)	9	Error switch stop up(F. Schalter Stop auf)
59	Slow speed down (Träge unten)	10	Error switch slow up (F. Sch. langsam auf)
60	Fire alarm drive (Feueralarm Antrieb)	11	Error switch stop down (F.Sch. Stop unten)
61	Maintenance drive on (Antrieb)	12	Error switch slow down(F.Sch.langsam nachunten
62	Parking drive (Parkingantrieb)	13	Error battery low (Fehler Batterie tief)
63	Waiting for call (Warten zum Ruf)	14	Error elements check (F.Elem.Prüfen)
65	Safety line 36 (Sicherheitslinie 36)	15	Error limit timer fast speed(F.Grenztimer schnell)
66	Doors are not lock (Tür sperrt nicht)	16	Error limit timer slow speed(F.Grenztimer träge)

EVENTS (ERSCHEINUNGEN)		ERRORS (FEHLER)	
68	Obstruction door A (Störung Tür A)	17	Error limit timer ma intenance speed (Fehlergrenzschalter Wartungsgeschw.)
69	Obstruction door B (Störung Tür B)	18	Error communication CPU B(Fehler Kommunikation CPU B)
70	Cabin overload (Kabine überlastet)	19	Error in parameters (Fehler in Parametern)
72	Relevelling up (Nievelierung nach oben)	20	Error prelimit switches (Fehler Übergrenz-Schalter)
73	Relevelling down (Nievelierung nach unten)	21	Error communication CAR module(Fehler Kommunikation CAR)
75	Lift in hold after maintenance function (Lift im Halt nach der Wartungsfunktion)	22	Error relevelling(Fehler Renievelierung)
76	Priority drive (Prioritätsantrieb)	23	Error photocell door A(F. Photozelle Tür A)
77	Photocell door A (Photozelle Tür A)	24	Error photocell door B(F. Photozelle Tür B)
78	Photocell door B (Photozelle Tür B)	25	Error first drive (Fehler erster Antrieb)
79	Maintenance drive down (Wartungsantrieb nach unten)	26	Error group (Fehlergruppe)
80	Maintenance drive up (Wartungsantrieb nach oben)		
81	Pump star sequence (Pumpstern Folge)		
82	Error doors (Fehler Tür)		
83	Corrigation up (Korrektur auf)		
84	Corrigation down (Korrektur nach unten)		
85	Firefighters drive (Feuermann Antrieb)		
86	Cabin doors are not close (Kabine Türe sind nicht zu)		
87	Landing doors are not close (Landungstüre sind nicht zu)		

ERKLÄRUNG DER FEHLER

01 Die zweite Korrektur der Verschiebung
Lift versuchte erfolglos zweimal, nach dem Aufenthalt, die Verschiebung gegen den Stock zu korrigieren
- Fehler in der mechanischen Bremse im elektrischen Lift
- Die Bremse im elektrischen Lift oder Hydraulikventile waren zu spät ausgeschaltet
- Die Zone für den Stopmagnet in der Station ist zu kurz Trägegeschwindigkeit ist zu schnell (hydraulisch oder VVVF)
- Fehler an den Elementen für die Trägegeschwindigkeit (der Lift versucht in Schnellgeschwindigkeit zu stoppen)

02 Die erste Korrektur der Verschiebung
Lift versuchte, nach dem Aufenthalt, die Verschiebung gegen den Stock zu korrigieren. Erste Korrektur scheiterte, zweite passiert
- Fehler in der mechanischen Bremse im elektrischen Lift
- Die Bremse im elektrischen Lift oder die Hydraulikventile waren zu spät ausgeschaltet
- Die Zone für die Stopschaltung in der Station ist zu kurz
- Trägegeschwindigkeit ist zu schnell (hydraulisch oder VVVF)
- Fehler an den Elementen für die Langsamgeschwindigkeit (der Lift versucht in Schnellgeschwindigkeit zu stoppen)

03 Der Fehler in Zählung

Der Lift nähert nach Unten – Oben Stock mit falscher Positionsnummer

- Fehler im Grenzschalter für Schnellgeschwindigkeit am Bodenschalter (Eingang 6) Schalter muss aus sein wenn in der Zone für Trägegeschwindigkeit am höchsten Stock
- Fehler im Grenzschalter für die Schnellgeschwindigkeit am Hochschalter (Eingang 7) Schalter muss aus sein wenn in der Zone für die Trägegeschwindigkeit am höchsten Stock.
- Fehler an der Versorgungsspannung für die Grenzschalter für Schnellgeschwindigkeit
- Der Magnet für die Aktivierung des Bistabilgrenzschalters für Schnellgeschwindigkeit ist zu nahe zum Schalter oder es gibt die falsche Polarität (das kann zwei Pulse verursachen)
- Die Nummer der Stöcke definiert im Parameter P04 ist falsch

04 Der Fehler in Preöffnung

Fehler im Preöffnungszyklus

- Einer von drei Konditionseingängen scheiterte während der Preöffnung oder Öffnung

  die Antriebseingänge-nach oben (drive up inputs): 16 Renivelierung nach unten, 12 Zone A, 13 Zone B die Antriebseingänge-nach unten (drive down inputs) 15 Renivelierung nach oben 12 Zone A, 13 Zone B
- Falsche Position der Schalter oder Magnete
- Fehler am Sicherheitskreis (safety circuit) 185 für Preöffnung-Öffnung und Renivelierung mit der geöffneten Tür
- Fehler an den Elementen für Trägegeschwindigkeit–Preöffnung-Öffnung in Schnellgeschwindigkeit

05 Fehler an Kabinetür A

Fehler während des Türzuschliessens

- Fehler am Kabinetürkontakt- wenn die Tür eingeschlossen ist Eingänge (input) 9 und 10 müssen aktiv sein
- Fehler am Motor oder an den Elementen des Motorantriebs für die Kabinetür
- Die Zeit im Parameter V02 (closing door time- die Zeit des Türzuschliessens) ist zu kurz und Zeitschalter (timer) erreicht Null bevor die Tür zu ist
- Fehler in elektrischer Versorgung des Kontakts an der Kabinetür

06 Fehler an Kabinetür B

Fehler während des Türzuschliessens

- Fehler am Kontakt der Kabinetür- wenn die Tür geschlossen ist Eingänge (inputs) 9 und 10 müssen aktiv sein
- Fehler am Motor oder an den Elementen des Motorantriebs für die Kabinetür
- Die Zeit im Parameter V02 (closing door time-die Zeit des Türzuschliessens) ist zu kurz und Zeitschalter (timer) erreicht Null bevor die Tür geschlossen ist
- Fehler in elektrischer Versorgung des Kontakts an der Kabinetür

07 Fehler an den Türsperren (door locks) A

Fehler während der Sperrung der Landungstür (nach dem Türzuschliessen)

- Fehler an den Schaltern der Landungstüre; wenn die Türe gesperrt sind Eingänge (inputs) 9, 10 und 11 müssen aktiv sein

- Zeit im Parameter F01 (Sicherheitssperrzeit - security lock time) ist zu kurz; Zeitschalter (timer) erreicht Null bevor die Türe gesperrt sind
- Fehler in elektrischer Versorgung des Sperrschalters

08 Fehler an den Türsperren (door locks) B

Fehler während der Sperrung der Landungstür (nach dem Türzuschliessen)

- Fehler an den Schaltern der Landungstüre; wenn die Türe gesperrt sind Eingänge (inputs) 9,10 und 11 müssen aktiv sein
- Zeit im Parameter F01 (Sicherheitssperrzeit - security lock time) ist zu kurz; Zeitschalter (timer) erreicht Null bevor die Türe gesperrt sind
- Fehler in elektrischer Versorgung des Sperrschalters

09 Fehler am Stop-hinauf-Schalter (switch for stop up)

Fehler am Eingang (input) 12- stop-hinauf

- Fehler am Schalter oder am Magnet
- Fehler an den anderen Schaltern für Stop oder Trägegeschwindigkeit
- Wenn die bistabilen magnetische Schalter verwendet sind- Magnet ist zu nahe zum Schalter (zwei Pulse)
- Fehler in elektrischer Versorgung der Schalter

10 Fehler am Schalter für Trägegeschwindigkeit-hinauf (slow speed up)

Fehler am Eingang (input) 14- Trägegeschwindigkeit

- Fehler am Schalter oder am Magnet
- Fehler an den anderen Schaltern für Stop oder Trägegeschwindigkeit
- Wenn die bistabilen magnetische Schalter verwendet sind - Magnet ist zu nahe zum Schalter (es gibt zwei Pulse)
- Fehler in elektrischer Versorgung der Schalter

11 Fehler am Stop-hinab-Schalter (switch for stopdown)

Fehler am Eingang (input) 13- stop hinab

- Fehler am Schalter oder am Magnet
- Fehler an den anderen Schaltern für Stop oder Träge geschwindigkeit
- Wenn die bistabilen magnetische Schalter verwendet sind - Magnet ist zu nahe zum Schalter (es gibt zwei Pulse)
- Fehler in elektrischer Versorgung der Schalter

12 Fehler am Schalter für die Trägegeschwindigkeit hinab (slow speed down)

Fehler am Eingang (input) 14 - Trägegeschwindigkeit

- Fehler am Schalter oder am Magnet
- Fehler an anderen Schaltern für Stop oder Trägegeschwindigkeit
- Wenn die bistabilen magnetische Schalter verwendet sind - Magnet ist zu nahe zum Schalter (es gibt zwei Pulse)
- Fehler in elektrischer Versorgung der Schalter

13 Fehler Batterie tief (battery low)

Die Batterie BT1 am Haupttafel ist leer. Diese Batterie versorgt nur die Bearbeitung die Informationen, betreffend die Statistik und die Fehler, sowie Realzeituhr während der Zeit des Hauptversorgungsausfalls. Alle andere Parameter und Werte sind im Festspeicher gespeichert (stored). Im Falle die Batterie wäre leer LED LD4 am Haupttafel leuchtet. Für den Austausch sei dieselbe Batterie Typ CR 2032 Lithium 3V verwendet.

ANMERKUNG: Die alten Batterien entsprechend ablagern.

14 Fehler am Eingang (input) 21- Elementesprüfverfahren

Eingang 21 wurde aus mehr als 5 Sekunden während der Lift am Stock wartete

- Einer der Kontaktoren oder Relays wurde nicht nach der Ende des Antriebs K1,K2,K3,K4,K6,K7,K9,K31,K32,K33,R11,R12,R13,R17 abgesetzt
- Fehler am Sicherheitskreis 185 als der Lift an dem Stock stillstand
- Fehler am Aussenelement für die Temperaturprüfung an Eingänge 381,382 verbunden
- Motorüberheizung, d.h. der Kontroller für Thermistoren TH1 hat die Überheizung gespürt
- Fehler am Kontroller für Thermistoren TH1 oder Phasenreihekontroller (phase sequence controller)
- Fehler an Kontrollspannung auf dem Kontroller

15 Fehler Laufzeitschalter Schnelllauf

Fehler am Sicherheitszeitschalter für den Schnelllauf

- Der Zeitschalter (timer) erreicht Null bevor der Lift ändert die Geschwindigkeit ändert oder an dem Stock stoppt
- Fehler mit den Schnurren oder Öldruck
- Fehler an den Elementen für den Antrieb (Kontaktor, Relay, Ventile)
- Der Sollwert (setting) des Zeitschalters ist zu kurz

16 Fehler Laufzeitschalter Trägelauf

Fehler am Sicherheitszeitschalter für den Trägelauf

- Der Zeitschalter erreicht Null bevor der Lift die Geschwindigkeit ändert oder an dem Stock stoppt
- Fehler mit den Schnurren oder Öldruck
- Fehler an den Elementen für den Antrieb (Kontaktor, Relay, Ventile)
- Der Sollwert (setting) des Zeitschalters ist zu kurz

17 Fehler Laufzeitschalter Wartungsgeschwindigkeit

Fehler am Sicherheitszeitschalter für die Wartungsgeschwindigkeit

- Der Zeitschalter (timer) erreicht Null bevor der Lift die Geschwindigkeit ändert oder an dem Stock stoppt
- Fehler mit den Schnurren oder Öldruck
- Fehler an den Elementen für den Antrieb (Kontaktor, Relay, Ventile)
- Der Sollwert (setting) des Zeitschalters ist zu kurz

18 Fehler Kommunikation CPU B

Innenfehler am Haupttafel. Es gibt keine Kommunikation zwischen dem Mikroprozessor A und B

- Fehler am Mikroprozessor B
- Fehler am Haupttafel

19 Fehler in den Parametern

Fehler in den Parametern im Speicherkreis am PCB

- Fehler weil die Parameter im Speicherkreis falsch änderten: die Parameter prüfen
- Der Wert eines oder mehrer Parameter ist nicht in den Grenzen
- Fehler mit dem Speicherkreis am PCB

ANMERKUNG In diesem Falle alle fundamentale Sollwerte, Türsollwerte, Entkoder Sollwerte und Eingang/Ausgang Sollwerte müssen gelesen werden, prüfen Sie ob sie in Ordnung sind und wieder an den Kontrollpanel dargestellt.

20 Fehler an den Grenzschaltern für den Schnelllauf

Die Grenzschalter für den Schnelllauf sind gleichzeitig beide aus

- Fehler am Grundgrenzschalter für den Schnelllauf (Eingang 6): der Schalter muss aus sein wenn in der Zone des Trägelaufs am Grundstock
- Fehler am Wipfelgrenzschalter für Schnelllauf (Eingang 7); der Schalter, wenn in der Zone des Trägelaufs am Wipfelstock muss aus sein
- Fehler mit elektrischer Versorgung der Grenzschalter

21 Fehler Kommunikation Kabinemodul

Es gibt keine Kommunikation zwischen Haupt- und Kabinetafel

- Fehler in der Verbindung zwischen den Tafeln
- Fehler an dem Kabinetafel

22 Fehler während der Renivelierung

Während der Renivelierung einer von den Eingängen 12 oder 13 (Zone A oder Zone B) geht aus

- Fehler an den Schaltern oder an den Magneten
- Fehler an den Elementen für den Antrieb (Kontaktor,Relays, Ventile)
- Der Lift hat mehr als 10 mal im Zeitintervall von 2 Minuten reniveliert
- Fehler am Sicherheitskreis 185 für die Renivelierung und Vor-Öffnung-Öffnung

23 Fehler an der Türphotozelle Eingang A

Eingang 63 der Türphotozelle des Kabinemoduls wurde aktiv mehr als 1 Minute.
Der Lift wandert ohne Prüfung des Eingangs 63 der Türphotozelle

- Fehler an der Photozelle an den Eingang 63 verbindet
- Fehler an der Definition des Eingangs (NO/NC) mit dem Parameter V10
- Fehler an der elektrischen Versorgung der Photozelle an den Eingang 63 verbindet

24 Fehler an der Türphotozelle Eingang B

Eingang 65 der Türphotozelle des Kabinenmoduls wurde aktiv mehr als 1 Minute
Der Lift wandert ohne Prüfung des Eingangs 65 der Türphotozelle

- Fehler der Photozelle an den Eingang 65 verbindet
- Fehler an der Definition des Eingangs (NO/NC) mit dem Parameter V10
- Fehler an der elektrischen Versorgung der Photozelle an den Eingang 65 Verbindet

25 Fehler erster Antrieb

Der Lift wurde unfähig, nachdem der Einschaltungreinfolge anstartete, den ersten Antrieb machen

- Fehler an den Vorgrenzschaltern
- Fehler an den Stopschaltern
- Fehler an der Stromversorgung

26 Fehler Gruppe

Der Lift ist für den Antrieb in der Gruppe eingestellt aber keine Serielinie der Gruppe wurde detektiert

- Fehler im Serienkabel zwischen den Gruppen
- Fehler in den anderen Liftparametern

6.4 E ANZEIGE DER FEHLERGESCHICHTE

Anzeigen (displays) zeigen die Fehler in der Fehlertabelle. Bis 200 Fehler können in dem Speicher gespeichert werden. Wenn der Speicher voll ist, Fehler können nicht mehr gespeichert werden. Die Fehler sind als Erstfehler angezeigt. Im Falle des Stromausfalls ist der Speicher für die Fehler aus der Lithium Batterie versorgt. Wenn die Batterie nicht im System ist oder die Batteriespannung tief ist, Fehlertabelle wird, nach der Ausschaltung des Kontrollers, die Zerstörung leiden.
Der Beispiel einer Anzeige mit Erklärungen ist, wie folgt:

Error limit switches
(*Fehler die Grenzschalter*)
21 / 01 / 03 13:45:06
Station: 03
C cleans history
(C klärt Geschichte)
others main menue
(andere Hauptmenus)

Explanation:
(*Erklärung*):

First row: (*erste Zeile*)	**Error message** (*Fehler Mitteilung*)	**(Error limit switches)** (*Fehler die Grenzschalter*)
Second row : (*zweite Zeile*)	**Date of error (21/01/03)** (*Datum des Fehlers*)	**Hour of error (13:45:06)** (*Uhr des Fehlers*)
Third row : (*dritte Zeile*)	**Position of lift when in error** (*Position des Liftes wenn Fehler*)	**(Station: 03)**

Nach dem Antasten irgendeiner Taste sind die Fehler angezeigt. Am Ende erscheint die Mitteilung (C löscht die Geschichte des anderen Hauptmenu). Für die Klärung der Fehlertabelle tasten Sie C an, für das Verlassen der Fehlertabelle tasten Sie irgendeine Taste an.

6.5 C STATISTIK

Statistikmenu ist Menu mit manchen statistischen Informationen bezüglich der Liftantriebe. In diesem Menu die Zähler der Antriebe an alle Stöcke und für jede 30 Minuten zeigen wieviel von den Antrieben gemacht wurde.

Beispiel der Anzeige (display) ist, wie folgt:

C0 Nummer der Antriebe
C1 Gesamtantriebe
C2-50 Nummer der Antriebe im Interval
00:00 - 00:30 : 1
00:30 - 01:00 : 2
01:00 - 01:30 : 2
01:30 - 02:00 : 4
Für Fortsetzung tasten irgendeine Taste
C51-99 Nummer der Antriebe an Stöcke

Letzte Anzeige ist:

Stock 01: 6
Stock 02: 3
Stock 03: 3
C klärt die Zähler
andere Hauptmenus

Am Ende erscheint die Mitteilung (C klärt die Zähler anderer Hauptmenus). Um die Zähler zu klären drücken Sie C, um die Werte in den Zählern zu lassen und Menu zu verlassen drücken Sie irgendeine andere Taste.
Erklärung der Zähler ist, wie folgt:

C1 ANTRIEBSZÄHLER – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler geht zu Null wenn Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C2 ANTRIEBSZÄHLER – Dauerzähler (life counter)
Dieser Zähler kann nicht geklärt (reset) werden.

C3 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 1 – klärfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C4 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 2 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C5 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 3 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C6 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 4 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C7 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 5 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C8 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 6 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C9 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 7 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (rest) wurde.

C10 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 8 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C11 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 9 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C12 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 10 – klärfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C13 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 11 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C14 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 12 – klarfähig (resetable)

Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C15 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 13 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C16 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 14 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C17 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 15 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C18 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 16 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (rest) wurde.

C19 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 17 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C20 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 18 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C21 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 19 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C22 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 20 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C23 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 21 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C24 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 22 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C25 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 23 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C26 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 24 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (rest) wurde.

C27 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 25 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C28 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 26 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C29 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 27 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C30 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 28 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C31 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 29 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C32 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C33 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 31 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C34 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 32 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C35 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 33 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C36 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 34 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (rest) wurde.

C37 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 35 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C38 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 36 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C39 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 37 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C40 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 38 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C41 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 39 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C42 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 40 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C43 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 41 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C44 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 42 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C45 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 43 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C46 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 44 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (rest) wurde.

C47 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 45 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C48 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 46 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C49 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 47 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C50 ANTRIEBSZÄHLER ZUR STATION 48 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C51 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 0.00 – 0.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C52 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 0.30 – 1.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C53 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 1.00 – 1.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C54 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 1.30 – 2.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C55 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 2.00 – 2.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C56 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 2.30 – 3.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C57 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 3.00 – 3.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C58 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 3.30 – 4.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C59 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 4.00 – 4.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C60 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 4.30 – 5.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C61 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 5.00 – 5.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C62 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 5.30 – 6.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C63 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 6.00 – 6.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C64 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 6.30 – 7.00 – klarfähig (resetable)

Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C65 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 7.00 – 7.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C66 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 7.30 – 8.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C67 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 8.00 – 8.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C68 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 8.30 – 9.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C69 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 9.00 – 9.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C70 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 9.30 – 10.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C71 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 10.00 – 10.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C72 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 10.30 – 11.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C73 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 11.00 – 11.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C74 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 11.30 – 12.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C75 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 12.00 – 12.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C76 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 12.30 – 13.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C77 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 13.00 – 13.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C78 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 13.30 – 14.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C79 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 14.00 – 14.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C80 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 14.30 – 15.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C81 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 15.00 – 15.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C82 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 15.30 – 16.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C83 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 16.00 – 16.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C84 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 16.30 – 17.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C85 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 17.00 – 17.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C86 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 17.30 – 18.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C87 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 18.00 – 18.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C88 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 18.30 – 19.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C89 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 19.00 – 19.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C90 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 19.30 – 20.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C91 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 20.00 – 20.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C92 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 20.30 – 21.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C93 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 21.00 – 21.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C94 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 21.30 – 22.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C95 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 22.00 – 22.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C96 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 22.30 – 23.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C97 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 23.00 – 23.30 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

C98 ANTRIEBSZÄHLER IM ZEIT PERIOD 23.30 – 24.00 – klarfähig (resetable)
Dieser Zähler gleicht Null nachdem Fehlertabelle klar (reset) wurde.

6.6 F FUNDAMENTALE SOLLWERTAUFSTELLUNGEN

Die Liste der Parameter in fundamentalem Sollwertemenu ist, wie folgt:

F1 ZEITSCHALTER DER TÜRSPERRE (DOOR LOCK) 1 - 20 sec.
Die verfügbare Zeitdauer für die Sperraktivierung nach dem Türzuschliessen. Eingang 11-main muss aktiv sein. Wenn der Eingang nicht aktiv ist und wenn der Zeitschalter Null gleicht, wird die Tür wieder öffnen. Nach den drei erfolglosen Versuchen der Zeitschalter V5 (Türfehler) will aktivieren, und nach dieser Zeitdauer erscheint ein Versuch die Tür zu schliessen und zu sperren. Fehler wird in Fehlertabelle erscheinen.

F2 PARKINGZEITSCHALTER 1– 60 min
Das ist die Zeit nach welcher der Lift zum Parkingstock fahren wird, wenn inzwischen keine Landung und Kabineruf erschien. Der Parkingstock ist im Parameter P13 definiert.

F3 PARKINGZEITSCHALTER FÜLLUNG UND ENTLEERUNG 1-60 min
Das ist die Zeit nach welcher der Lift zum Parkingstock fahren wird, wenn es keine Landung oder Kabineruf in Füllung- und Entleerungsreinfolge erschien. Parkingstocks sind in Parametern P14 und P15 definiert.

F4 ZEITSCHALTER FÜR RICHTUNG-HALT 1-20 sec
Das ist die Zeit während welcher der Ausgang für die Richtung, nach der Ankunft an den Stock, noch immer hält. (Ausgänge 47 und 48-Kabine). Wenn der Ruf in derselben Richtung aktiv ist der Lift wird auch in dieser Richtung, nachdem die Zeit zu Null geht, fortsetzen.

F5 ZEITSCHALTER FÜR RUF VERZÖGERUNG 1-20 sec
Im Falle wenn man hinauf und hinab Selektivsystem nutzt, während der Dauer dieses Zeitschalters, wird ein Eingang akzeptiert und anderer eingestellt. Die Einstellungseinheit ist eine Sekunde. Wir können von 1 bis 20 Sekunden programmieren.

F6 START DER FÜLLUNG Uhr 0-23
Einstellung des Sollwertes des Starts der Füllung für die Uhr

F7 START DER FÜLLUNG Minute 0-59
Einstellung des Sollwertes des Starts der Füllung die Minuten

F8 ENDE DER FÜLLUNG Uhr 0-23
Einstellung des Sollwertes der Ende der Füllung für die Uhr

F9 ENDE DER FÜLLUNG Minute 0-59
Einstellung des Sollwertes der Ende der Füllung für die Minuten

F10 START DER ENTLEERUNG Uhr 0-23
Einstellung des Sollwertes des Starts der Entleerung für Uhr

F11 START DER ENTLEERUNG Minuten 0-59
Einstellung des Sollwertes des Starts der Entleerung für die Minuten

F12 ENDE DER ENTLEERUNG Uhr 0-23
Einstellung des Sollwertes der Ende der Entleerung für die Uhr

F13 ENDE DER ENTLEERUNG Minute 0-59
Einstellung des Sollwertes der Ende der Entleerung für die Minuten

F14 GRUPPEZEITSCHALTER 1-99
Der Zeitschalter gilt im Gruppenbetrieb (Multilift). Wenn der erste Lift nicht, in dieser Zeit, den Befehl ausführt, wird der zweite auch nach diesem Befehl starten. Die Einstellungseinheit ist die Sekunde. Wir können von 1 bis 99 Sekunden programmieren.

F15 ZEITSCHALTER DES ANKUNFTSGONGS 1-20 sec.
Der Zeitschalter für Ausgangsankunft am Stock-Gong (Ausgang 49-Kabine)

F16 DIE DAUER DER VENTILATORLÜFTUNG DER KABINE 1-90 sec
Der Zeitschalter der bestimmt wie lange der Ausgang für Lüftungsventilator, nach dem Ende des Wanderns, offen bleibt (Relay RE11 Ausgangs 30, 31-haupt)
und (Ausgang 52 Kabine).

6.7 V TÜRSOLLWERTEAUFSTELLUNGEN

Die Liste der Parameter in Türsollwertaufstellungen ist, wie folgt:

V1 TÜR-AUF ZEITSCHALTER 1-60 sec
Das ist die Zeitdauer in welcher die Tür, am Stock, geöffnet ist

V2 TÜR-ZU ZEITSCHALTER 1-60 sec
Das ist die Zeit in welcher die Tür geschlossen sein muss- Eingang 10-haupt muss aktiv sein. Wenn Eingang nicht aktiv ist, nachdem Zeitschalter zu Null kommt, werden die Türe wieder öffnen. Nach den drei erfolglosen Versuchen der Zeitschalter V5 (Tür Fehler) will aktivieren, und nach der Zeitdauer dieses Zeitschalters gibt es noch ein Versuch um die Tür zuzuschliessen. Der Fehler wird auch in der Fehlertabelle gespeichert werden.

V3 **TÜR HALT ZEITSCHALTER 1-90 sec**
Der Zeitschalter ist aktiv, wenn wir die Tür des Typs 5 oder 8 (Parameter V61) verwenden. In diesem Falle, nach der Zeitdauer des Zeitschalters die Ausgänge für die Türe werden, solange der Lift an dem Stock steht, lahmgelegt.

V4 AUSTAUSCH AUF-ZU ZEITSCHALTER 0,1 - 9,0 sec
Das ist die Zeitverzögerung zwischen Relay-aus-Entladung und Reley-auf-Ladung.

V5 TÜR FEHLER ZEITSCHALTER 1-10 min
Das ist die Zeitdauer welche, nach den 3 Fehlern in der Türzuschliessung oder
der Ankopplung, beginnt. Alle andere Befehle werden klären, wenn der Zeitschalter aktiv ist.

V6 ERWEITERTER TÜR-AUF ZEITSCHALTER 1-60 sec
Die zusätzliche Zeit welche sich zu TÜR-AUF ZEITSCHALTER (V1) addiert wenn Eingangsphotozelle (Eingang 63-Kabine für Photozelletür A und Eingang 65-Kabine für die Photozelle Tür B) aktiviert ist.

V7 SPEZIELLER TÜR-AUF ZEITSCHALTER 1-90 sec
Spezieller Tür-auf Zeitschalter wird die Zeit zu TÜR-AUF ZEITSCHALTER (V1) zugeben wenn der Eingang (zusätzliche Tür-auf Terminal 67- Kabine) aktiviert wurde.

V8 EINGANGSPHOTOZELLE TÜR A NO / NC (0 – 1)
Die Definition für Terminal 63 – Kabine Modul

V9 EINGANGSSTÖRUNG TÜR A NO / NC (0 – 1)
Die Definition für Terminal 64-Kabine Modul

V10 EINGANGSPHOTOZELLE TÜR A NO / NC (0 – 1)
Die Definition für Terminal 65-Kabine Modul

V11 ¸EINGANGSSTÖRUNG TÜR B NO / NC (0 – 1)
Die Definition für Terminal 66-Kabine Modul

V12 PRE-ÖFFNUNG DER TÜRE 0 – 3

0 – lahmgelegt

1 – reserviert

2 – wenn Renivelierungsschalter + Zone A und Zone B auf sind, die Pre-öffnung ist aktiviert wenn der Lift den Stock im Trägelauf annähert, sowie drei Eingänge sind auch aktiviert:
wenn Lauf hinauf
Eingang 16 Hauptmodul reniveliert hinab
Eingang 12 Hauptmodul Zone A
Eingang 13 Hauptmodul Zone B

wenn Lauf hinab
Eingang 15 Hauptmodul reniveliert hinauf
Eingang 12 Hauptmodul Zone A
Eingang 13 Hauptmodul Zone B

V13 TÜRTYPEN 1 – 8
1 – Photozelle/halbautomatisch ANNMERKUNG: NICHT IN EU VERWENDET
Die Photozelle ist zwischen den Eingängen 9 und 10 Hauptmodulen verbindet. Die Türankopplungen sind in Serien zwischen Eingängen 10 und 11 Hauptmodulen verbindet. Der Ausgangsrelay RE7 treibt den Rückzahn.

2- Hand/halbautomatisch – Eingangsprioritätsantrieb ist auf, wenn der Lift leer ist NICHT IN EU VERWENDET. Der Befehl für die halbautomatische Landung der Türe ist zwischen den Eingängen 8 und 9 Hauptmodul verbindet. Befehle für die handbetriebene Kabinentür Befehle sind zwischen 9 und 10 Hauptmodul verbindet. Türankopplungen sind in Serien zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbindet. Der Ausgangsrelay RE7 treibt den Rückzahn. Eingang 07-Kabine-Priorität Antrieb erscheint auf, mit der Kabine leer. Wenn die Kabine leer ist wird der Lift an den Stockanruf antworten, gar auch, wenn die Kabinetür nicht eingeschlossen ist.

3- Zusammenlegung (bus)/halbautomatisch
Halbautomatische Landungstür sind zwischen den Eingängen 8 und 9 Hauptmodul verbunden. Die Kabinetür ist zwischen den Eingängen 9 und Hauptmodul verbunden. In Serie verbundene Schalter der Landungstüre sind zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbunden. Ausgänge RE8 und RE7 treiben die Öffnung und Zuschliessung der Kabinetür. Die Kabinetür wird offen bleiben wenn der Lift an den Stöcken wartet.

4-halbautomatische Landungstüre sind zwischen den Eingängen 8 und 9 Hauptmodul verbunden. Kabinetürkontakt ist zwischen den Eingängen 9 und 10 Hauptmodul verbunden. Serienverbundene Schalter der Landungstüre sind zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbunden. Die Ausgänge RE8 und RE7 treiben Öffnung und Zuschliessung der Kabinetür. Die Kabinetür bleibt offen wenn der Lift am Stock wartet.

5-automatische Türe ohne Endschalter/halbautomatisch
Halbautomatische Landungstür Schalter sind zwischen den Eingängen 8 und 9 Hauptmodul verbunden. Der Kabinetürkontakt ist zwischen den Eingängen 9 und 10 Hauptmodul verbunden. Serienverbundene Schalter der Landungstüre sind zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbunden. Ausgänge RE8 und RE7 treiben die Öffnung und Zuschliessung der Kabinetür. Die Kabinetür ist offen wenn der Lift am Stock wartet. Wenn der Lift am Stock wartet, nach der Zeit mit dem Parameter V3 definiert, löscht der Ausgang RE8 für Türöffnung.

6-automatisch/automatisch
Die Eingänge 8 und 9 Hauptmodul sind kurzgeschlossen. Der Kabinekontakt ist zwischen den Eingängen 9 und 10 Hauptmodul verbunden. Serienverbundene Schalter der Landungstür sind zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbunden. Ausgänge RE8 und RE7 treiben die Öffnung und Zuschliessung der Kabinetür. Die Kabinetür parkt geschlossen wenn der Lift am Stock wartet.

7- automatisch/automatisch – Warten mit geöffneter Tür ANMERKUNG: NICHT IN EU VERWENDET.
Die Eingänge 8 und 9 Hauptmodul sind kurzgeschlossen. Der Kabinetürkontakt ist zwischen den Eingängen 9 und 10 Hauptmodul verbunden. Serienverbundene Schalter der Landungstüre sind zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbunden. Die Ausgänge RE8 und RE7 treiben die Öffnung und Zuschliessung der Kabinetür. Die Kabinetür park geöffnet wenn der Lift am Stock wartet.

8- automatische Türe ohne Endschalter/automatisch
Die Eingänge 8 und 9 Hauptmodul sind kurzgeschlossen. Der Kabinetürkontakt ist zwischen den Eingängen 9 und 10 Hauptmodul verbunden. Serienverbundene Schalter der Landungstür sind zwischen den Eingängen 10 und 11 Hauptmodul verbunden. Die Ausgänge RE8 und RE7 treiben die Öffnung und Zuschliessung der Kabinetür. Die Kabinetür parkt geschlossen, wenn der Lift am Stock wartet. Die Parkzeit definiert mit den Parametern V3 Ausgang RE7 für Tür-ZU löscht.

V14 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 1

Mögliche Aufstellung ist 0 bis 3	0	Kabinetüre sind eingeschlossen
	1	Öffnung der Türe A
	2	Öffnung der Türe B
	3	Öffnung der Türe A und B

V15 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 2

V16 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 3

V17 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 4

V18 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 5

V19 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 6

V20 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 7

V21 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 8

V22 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 9

V23 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 10

V24 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 11

V25 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 12

V26 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 13

V27 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 14

V28 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 15

V29 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 16

V30 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 17

V31 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3

Gleich als V14 für Station 18

V32 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 19

V33 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 20

V34 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 21

V35 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 22

V36 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 23

V37 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 24

V38 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 25

V39 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 26

V40 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 27

V41 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 28

V42 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 29

V43 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 30

V44 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 31

V45 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 32

V46 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 33

V47 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 34

V48 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 35

V49 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 36

V50 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 37

V51 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 38

V52 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 39

V53 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 40

V54 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 41

V55 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 42

V56 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 43

V57 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 44

V58 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 45

V59 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 46

V60 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 47

V61 ÖFFNUNG TÜRE STOCK 2 0-3
Gleich als V14 für Station 48

6.8 P PARAMETER

P0 SYSTEMTYP

1 E-Typ classic 8Stops HINAUF und HINAB kollektiv (Haupt- und Kabinemodule)
2 E-Typ classic 12 Stops HINAB kollektiv (Haupt- und Kabinemodule)
3 E-Typ classic 16 Stops HINAUF und HINAB kollektiv (Haupt-, Kabine- und Extmodule)
4 E-Typ classic 24 Stops HINAB kollektiv (Haupt-, Kabine- und Extmodule)
5 E-Typ serial 24 Stops HINAUF und HINAB kollektiv (Haupt-, Kabine Module und Knoten)
6 E-Typ serial 48 Stops HINAUF und HINAB kollektiv (Haupt-, Kabine-, Extmodule und Knoten)

P1 LIFTTYP 0 – 4

0-elektrisch zwei Geschwindigkeiten - oder eine Geschwindigkeit
1-elektrisch VVF
2-hydraulisch Typ 1 – Verzögerung der Pumpe beim Hinauffahren, Verzögerungszeit ist im Parameter P11 definiert (Verzögerungszeit)
3-hydraulisch Typ 2 – keine Verzögerung
4-hydraulisch Typ 3 – Verzögerung der Ventile beim Hinauffahren, Verzögerungszeit ist im Parameter P11 definiert (Verzögerungszeit)

P2 OPERATIONSSYSTEM 1 – 7

1 – hinauf und hinab kollektiv zwei Knöpfe

2 – hinab kollektiv nur Einzelknopf

3 – hinab kollektiv alle Stöcke + 2 Stöcke hinauf und hinab, Einzelknopf

4 – hinab kollektiv alle Stöcke + 2 und 3 Stock hinauf und hinab

5 – hinab kollektiv alle Stöcke + 2 + 3 und 4 Stock hinauf und hinab

6 – nicht benutzt

7 – APB – nur 1 Ruf in irgendeiner Zeit

P3 ZÄHLERSYSTEM 1 - 8

1 – 4 Schalter

Stop hinauf	Eingang	12 Hauptmodul
Stop hinab	Eingang	13 Hauptmodul
Trägelauf hinauf	Eingang	15 Hauptmodul
Trägelauf hinab	Eingang	16 Hauptmodul

2 - reserviert für spätere Benutzung (Inkrementpulse)

3 – 1 Schalter

Stop und Trägelauf	Eingang	12 und 13 Hauptmodul

4 – 3 Schalter (2 Schalter)

Stop hinauf	Eingang	12 Hauptmodul
Stop hinab	Eingang	13 Hauptmodul
Trägelauf	Eingang	14 Hauptmodul

5– 3 Schalter (2 Schalter)

Stop hinauf	Eingang	12 Hauptmodul
Stop hinab	Eingang	13 Hauptmodul
Trägelauf	Eingang	14 Hauptmodul

6 – reserviert für spätere Benutzung

7 – 5 Schalter –tip 4 + Zone A und Zone B

Zone A	Eingang	12 Hauptmodul
Zone B	Eingang	13 Hauptmodul
Renivelierung hinauf	Eingang	15 Hauptmodul
Renivelierung hinab	Eingang	16 Hauptmodul
Trägelauf	Eingang	14 Hauptmodul

8– 5 Schalter – tip 5 + Zone A und Zone B

Zone A	Eingang	12 Hauptmodul
Zone B	Eingang	13 Hauptmodul
Renivelierung hinauf	Eingang	15 Hauptmodul
Renivelierung hinab	Eingang	16 Hauptmodul
Trägelauf	Eingang	14 Hauptmodul

P4 DIE ZAHL DER STÖCKE 2 – 48

Damit ist die Zahl der Stöcke für den Lift definiert. Die Änderung des Wertes ist nur nach dem Restart der CPU (Stromversorgung aus und ein) wahr.

P5 ANKUNFT (GONG) AUSGANG TYP 1 – 4

1 – beginnt bei Änderung nach unten zu Trägelauf
Ausgang (49 Kabine) ist aktiviert wenn der Lift die Geschwindigkeit von schnell zu träge ändert. Die Zeitdauer ist im Parameter F14 definiert.

2 – beginnt wenn der Lift an der Stockebene stoppt
Ausgang (49 Kabine) ist aktiviert wenn der Lift an der Stockebene stoppt. Die Zeitdauer ist im Parameter F14 definiert.

3 – beginnt im Trägelauf aber nur ist dann aktiviert wenn der Stockruf dabei ist
Ausgang (49 Kabine) ist aktiviert wenn der Lift die Geschwindigkeit von schnell zu träge ändert und nur dann wenn der Landungsruf an dem gegebenen Stock aktiv ist. Die Zeitdauer ist im Parameter F14 definiert.

4 – beginnt wenn der Lift am Stock stoppte und den aktiven Stockruf hat
Ausgang (49 Kabine) ist aktiviert wenn der Lift an die Stockebene ankommt, aber nur dann wenn der Landungsruf an dem Stock aktiv ist . Die Zeitdauer ist im Parameter F14 definiert.

P6 RICHTUNGSINDIKATOR AUSGANG TYP 1 – 4

1 – wenn der Lift läuft + Richtungshaltzeit
Ausgang für die Richtung (47 und 48 Kabine) ist aktiv während der ganzen Antriebszeit (Schnell-, und Trägegeschwindigkeit) und während der Richtungshaltzeit (Parameter F4).

2 – wenn der Lift nur läuft
der Ausgang für die Richtung (47 und 48 Lift) ist aktiv während der ganzen Antriebszeit (Schnell-, und Trägegeschwindigkeit)

3 – wenn der Lift mit der Trägegeschwindigkeit läuft und an dem Stock wartet
der Ausgang für die Richtung (47 und 48 Kabine) ist aktiv, wenn der Lift mit Trägegeschwindigkeit läuft oder wenn es an dem Stock wartet. Wenn der Lift an dem Stock ohne Rufe wartet, beide Ausgänge (47 und 48) sind aktiviert.

3 – wenn der Lift an dem Stock wartet

der Ausgang für die Richtung (47 und 48 Kabine) ist aktiv wenn der Lift an dem Stock wartet. Wenn der Lift, ohne Rufe, an dem Stock wartet beide Ausgänge (47 und 48 Kabine) sind aktiviert.

P7 AUSGANG VOM FEUERALARM 0 - 2

0 – der Lift arbeitet normal nach dem Feueralarm
Nachdem Eingang (20 haupt – Feueralarm) löscht der Lift arbeitet normale wieder

1 – Stromversorgung aus und ein nach dem Ende des Feueralarms
Nachdem der Eingang (20 haupt - Feueralarm) löscht, Restart der CPU ist notwendig für die normale Arbeit (Stromversorgung wieder aus und ein)

2 – Wartung ein und Wartung aus nach dem Feueralarm
Nachdem Eingang (20 haupt- Feueralarm) löscht es ist notwendig für die Wartung den Eingang (09 Kabine), um normalen Weiterantrieb wiederstarten, einschalten und ausschalten.

P8 TÜRE IM FEUERALARM offen/eingeschlossen 0 – 1

Definition für die Türe wenn Feueralarm Eingang (Eingang 20 haupt) aktiviert ist
Der Eingang für Feueralarm ist definiert als **EIN** wenn Fernalarmkontakt geschlossen ist. Der Rückzug zu normalem eingeschlossenem Kontakt ist nicht möglich.

P9 KORREKTUR BEI VERSCHIEBUNG 0 – 1

0 – wenn der Lift den Eingang für das Stoppsignal, nachdem er am Stock und bevor der Zeit der Stabilisierung stoppte (Parameter P23), löscht
Der Lift wird, in derselben Richtung und Schnelllauf, zum nächsten Stock fortsetzen
1 – wenn der Lift den Eingang für das Stoppsignal, nachdem er am Stock und bevor der Zeit der Stabilisierung stoppte (Parameter P23), löscht
Der Lift fährt zurück zum vorigen Stock mit Trägegeschwindigkeit und in entgegensetzter Richtung.

P10 STERN DELTA ZEITSCHALTER 0 – 20 sec

Der Zeitschalter für die Pumpeänderung in Stern Delta Verbindung. Am Start werden die Ausgänge (Relay RE1 Anschlüsse 44,45 haupt) und (Relay RE3 Anschlüsse 38,39 haupt)) aktiviert. Nachdem der Star Delta Zeitschalterausgang (Relay RE3) löscht, der Ausgang (Relay RE2 Anschlüsse 41,42 haupt) ist aktiviert.

P11 VERZÖGERUNGSZEIT DER PUMPE ODER VENTILE 0.0 – 9.9 sec

Das ist die Zeit der Verzögerung der Ausgänge für die Pumpe oder Ventile nach dem Ende der Fahrt in Hinaufrichtung, bezüglich die hydraulischen Lifte. Die Selektion zwischen der Pumpe oder Ventile ist mit Parameter P1 gemacht (Aufstellungen 2 oder 4).

P12 GESCHWINDIGKEIT AM TEST träge/schnell 1 – 2

1 – Wartung (Test) Geschwindigkeit ist Trägegeschwindigkeit
2 – Wartung (Test) Geschwindigkeit ist Schnellgeschwindigkeit

P13 PARKSTATION 0 – 48,49

Die Definition der Parkstation. Wenn Eingangswert 0 ist Parkung ist nicht möglich.
Die Zeit ohne Rufe notwendig bevor Parkung ist mit dem Parameter F2 definiert.
Wenn der Wert auf 99 aufgestellt ist, das AUTOPARK System ist benutzt. Der Lift selbst definiert, jede 30 Minuten, die, am besten nutzbare Station als Parkstation.

P14 PARKSTATION FÜR DIE FÜLLUNG 0 – 48

Die Definition der Parkstation für die Füllung. Wenn Eingangswert 0 ist die Füllung nicht möglich.
Die Zeit ohne Rufe notwendig bevor Parkung ist mit dem Parameter F3 definiert.
Die Realzeit für die Füllungsfunktion ist mit den Parametern F6, F7, F8 und F9 definiert.

P16 FEUERALARMSTATION 1 – 48

Definiert den Stock mit Feueralarm. Die Aufstellung 0 ist nicht möglich. Der Lift läuft zum Stock mit Feueralarm, wenn der Eingang für Feueralarm (Eingang 20 haupt) aktiv erscheint.

P17 KURZANTRIEB 0 – 5

Die mögliche Aufstellung ist von 0 zu 5 Stationen. Diese Funktion ist mit VVF Regulation verwendet. Wenn der Ruf im Gebiet dieser Stationen ist, wird der Lift mit der Mittelgeschwindigkeit starten und die Verzögerung für den Geschwindigkeitsänderung von mittel- zu träge umrechnen.

P18 VERZÖGERUNG KURZANTRIEB 0,0 – 9,9 sec

Mögliche Aufstellung ist von 0 bis 99 Millisekunden.
Das ist die Verzögerung für die Trägegeschwindigkeit wenn der Lift mit Mittelgeschwindigkeit in Kurzantriebsfunktion läuft.

P19 FAHRTZEIT – SCHNELLGESCHWINDIGKEIT 0 – 450 sec

Das ist Sicherheitszeitschalter. Der Zeitschalter läuft wenn der Lift in Schnellgeschwindigkeit ist. Der Lift muss zur Trägegeschwindigkeit umwandeln oder stoppen bevor dieser Zeitschalter zu Null gleicht. Wenn der Zeitschalter, während der Schnellgeschwindigkeit, zu Null gleicht sind alle Ausgänge lahmgelegt. Restart ist nur dann möglich wenn die Stromversorgung ausgeschaltet ist und wieder, nach einigen Sekunden, eingeschaltet.
Der Zeitschalter ist lahmgelegt wenn er auf 00 aufgestellt ist.

P20 FAHRTZEIT – TREÄGEGESCHWINDIGKEIT 0 – 450 sec

Das ist Sicherheitsschalter. Die Zeitschalter läuft wenn der Lift in Trägegeschwindigkeit ist. Der Lift muss stoppen bevor dieser Zeitschalter zu Null gleicht. Wenn der Zeitschalter, während der Trägegeschwindigkeit, zu Null gleicht alle Ausgänge sind lahmgelegt. Restart ist nur dann möglich wenn die Stromversorgung ausgeschaltet ist und wieder, nach einigen Sekunden, eingeschaltet.
Der Zeitschalter ist lahmgelegt wenn er auf 00 aufgestellt ist.

P21 FAHRTZEIT – TESTGESCHWINDIGKEIT 0 – 450 sec

Das ist Sicherheitszeitschalter. Der Zeitschalter läuft wenn der Lift während der Wartungsarbeiten angetrieben ist (Test). Der Lift muss stoppen bevor dieser Zeitschalter zu Null gleicht. Wenn der Zeitschalter, während des Wartungsantriebs, zu Null gleicht sind alle Ausgänge lahmgelegt. Restart ist nur dann möglich wenn die Stromversorgung ausgeschaltet ist und wieder, nach einigen Sekunden, eingeschaltet.
Der Zeitschalter ist lahmgelegt wenn er auf 00 aufgestellt ist.

P22 SCAHLT DE-BOUNCE ZEIT 0.0 – 9.0 sec

Das ist der Zeitschalter für die Elimination des Doppelzählens welches von den schlimmen Kontakten für das Zählen und Positionierung kommen. Dieser Zeitschalter ist aktiv an den Eingängen 12,13,14,15 und 16 im Hauptmodul. Nach der Änderung des Stands dieser Eingänge der Eingang ist, während der Zeitdauer dieses Schalters, ermöglicht. Der Zeitschalter läuft unabhängig für jeden Eingang.

P23 STABILISIERUNGSZEIT 0.0 – 9.0 sec

Der Zeitschalter startet nach dem Ende des Wanderns. Während der Zeitdauer dieses Zeitschalters sind alle Aktivitäten lahmgelegt. Nachdem diese Zeit abläuft beginnt die nächste Stufe (Öffnung der Türe, Antrieb mit der Schnell- oder Trägegeschwindigkeit usw.).

P24 JAHR

Aufstellung des Jahres im Datum für die Realzeituhr

P25 MONAT

Aufstellung des Jahres im Datum für die Realzeituhr

P26 TAG

Aufstellung des Jahres im Datum für die Realzeituhr

P27 UHR

Aufstellung des Jahres im Datum für die Realzeituhr

P28 MINUTE

Aufstellung des Jahres im Datum für die Realzeituhr

P29 GRUPPE 1 - 4

Mögliche Aufstellung ist von 1 bis 4
1ein Lift-simplex
2 bis 8 egale Lifte
3 reserviert (nicht benutzen)
4 reserviert (nicht benutzen)

P30 NUMMER DER LIFTE IN DER GRUPPE 1 – 8

P31 NUMMER DER LIFTE 1 – 8

Jeder Lift in der Gruppeoperation muss verschiedene Nummer haben.
Nummer starten von Nummer eins.

P32 KOD

Benutzer kann eigenes Kod definieren, an:

-sperre das Parametermenu
-mache Parameter P33 sichtbar und habe die Möglichkeit die Nummer der Antriebe zu begrenzen

P33 NUMMER DER ANTRIEBE

Die Begrenzung der Antriebe. Nachdem dieser Zähler zu 1 kommt, wird der Lift aufhalten und nicht irgendeinen Ruf akzeptieren.
Aufstellung dieses Zählers zu 0 wird diese Funktion lahm legen.

6.9 D SPEZIELLE ANTRIEBE

D1 RESERVIERT (TEST ANTRIEB) **0 – 1**
LAHMGELEGT (NACH DEN EU REGELN)

D2 RESERVIERT (EXTRAHIERUNG) **0 – 1**
LAHMGELEGT (NACH DEN EU REGELN)

D3 RESERVIERT (VERSCHIEBE UM EINEN STOCK) **+/-1**
Der Lift kann nach diesem Befehl einen Stock auf oder unten verschieben
8= AUF, 2 = UNTEN

D4 RESERVIERT (VERSCHIEBE ZUM STOCK) **1 – 48**
Der Lift kann, bei diesem Befehl, zum gewünschten Stock fahren

D5 DEMO SYSTEM Minute 0 – 99
Das Demonstrationssystem ist ein System der die zufälligen Befehle für den Lift schafft. Alle Befehle die bei den Fahrgästen aufgestellt wurden sind auch gültig. Die Zeitdauer dieses Modes ist in Minuten gegeben. Nachdem diese Zeitdauer aus ist folgt der Lift mit normaler Operation.

D6 HOLD AFTER TEST 0 – 1
Wir können zwischen den Aufstellungen 0 oder 1 wählen. Wenn Eingang 0 ist, ist diese Funktion deaktiviert. Wenn Eingang 1 ist die Funktion ist aktiv. Im normalen Mode hat diese Funktion keinen Einfluss an die Arbeit. Auch Start Wartung Mode ebenso wie alle andere Wartungsmodes ist normal. Wenn wir den Lift vom Wartungsmode in normales Mode setzen, wird er nicht starten sonst solange halten bis wir wieder 0 in dieses Parameter setzen. Ebenso, wenn wir den Hauptschalter aus- und einschalten der Lift wird wieder ins Einsatz umkehren.

D7 LANDUNGSRUFE AUS 0 – 1
Einsetzen von 1 in diese Funktion wird resultieren dass alle Landungsrufe nicht gültig und akzeptiert werden.

D8 ÖFFNUNG DER TÜRE AUS 0 – 1
Einsetzen von 1 in diese Funktion wird resultieren dass die Türe nicht an den Stationen öffnen werden.

6.10 S ENTKODER AUFSTELLUNGEN

S1 ENTKODER KOD **2602**
Das ist ein Kod der den unerwarteten Zutritt zum Entkodermenu verhindert

S2 LERNEN **1 = ein 0 = aus**
CPU wird die Entfernungen zwischen den Stationen ablesen. Der Lift wird nach unten, bis Boden, dann auf, bis Wipfel und wieder nach unten zum Boden fahren. Der Lift soll nicht, während dieser Funktion aufhalten.

S3 ABSTAND DES SCHALTERS TRÄGE HINAB **Stufen**
Abstand zwischen Trägehinabpunkt und Stoppunkt in Entkoderstufen

S4 ABSTAND DES SCHALTERS TRÄGE HINAUF **Stufen**
Abstand zwischen Trägehinaufpunkt und Stoppunkt in Entkoderstufen

S5 HÖHE DER STATION 2 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S6 HÖHE DER STATION 3 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S7 HÖHE DER STATION 4 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S8 HÖHE DER STATION 5 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S9 HÖHE DER STATION 6 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S10 HÖHE DER STATION 7 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S11 HÖHE DER STATION 8 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S12 HÖHE DER STATION 9 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S13 HÖHE DER STATION 10 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S14 HÖHE DER STATION 11 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S15 HÖHE DER STATION 12 **Stufen**

Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S16 HÖHE DER STATION 13 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S17 HÖHE DER STATION 14 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S18 HÖHE DER STATION 15 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S19 HÖHE DER STATION 16 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S20 HÖHE DER STATION 17 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S21 HÖHE DER STATION 18 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S22 HÖHE DER STATION 19 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S23 HÖHE DER STATION 20 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S24 HÖHE DER STATION 21 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S25 HÖHE DER STATION 22 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S26 HÖHE DER STATION 23 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S27 HÖHE DER STATION 24 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S28 HÖHE DER STATION 25 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S29 HÖHE DER STATION 26 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet

in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S30 HÖHE DER STATION 27 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S31 HÖHE DER STATION 28 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S32 HÖHE DER STATION 29 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S33 HÖHE DER STATION 30 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S34 HÖHE DER STATION 31 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S35 HÖHE DER STATION 32 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S36 HÖHE DER STATION 33 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S37 HÖHE DER STATION 34 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S38 HÖHE DER STATION 35 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S39 HÖHE DER STATION 36 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S40 HÖHE DER STATION 37 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S41 HÖHE DER STATION 38 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S42 HÖHE DER STATION 39 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S43 HÖHE DER STATION 40 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S44 HÖHE DER STATION 41 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S45 HÖHE DER STATION 42 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S46 HÖHE DER STATION 43 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S47 HÖHE DER STATION 44 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S48 HÖHE DER STATION 45 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S49 HÖHE DER STATION 46 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S50 HÖHE DER STATION 47 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

S51 HÖHE DER STATION 48 **Stufen**
Position der Station in Entkoderstufen. Der Wert ist automatisch eingerechnet in "Learning function" und kann handeingestellt werden.

6.11 I EINGANG/AUSGANG AUFSTELLUNGEN

I1 TRÄGEGESCHWINDIGKEIT **NO/NC (0 - 1)**
Definition für Anschluss 14 – Hauptmodul

I2 RENIVELIERUNG AUF **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 15 – Hauptmodul

I3 RENIVELIERUNG UNTEN **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 16 - Hauptmodul

I4 WARTUNG IST EIN **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 17 – Hauptmodul und Anschluss 09 - Kabinemodul

I5 WARTUNG AUF **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 18 –Hauptmodul und Anschluss 10 - Kabinemodul

I6 WARTUNG NACH UNTEN **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 19 – Hauptmodul und Anschluss 11 - Kabinemodul

I7 FEUERANTRIEB **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 20 - Hauptmodul

I8 ELEMENTE PRÜFEN **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 21 - Hauptmodul

I9 STOP IN STATION NACH UNTEN (ZONE B) **NO/NC (0 – 1)**
Definition für Anschluss 13 - Hauptmodul

I10 STOP IN STATION AUF (ZONE A) **NO/NC (0 - 1)**
Definition für Anschluss 12 - Hauptmodul

I11 RESERVIERT

I12 TYP DES POSITIONSINDIKATORS **0 – 1**
Definition des Typs des digitalen Positionsausgangs

0 - dezimal (Draht pro Stock)

1 - binär

I13 TYP DES BINÄRINDIKATORS **0 - 1**
Definition des binären Positionsausgangs

0 -
Position für den ersten Stock ist 0 0 0 0 0 0
Position für den zweiten Stock ist 0 0 0 0 0 1
Position für den dritten Stock ist 0 0 0 0 1 0
Position für den vierten Stock ist 0 0 0 0 1 1
. . . . . .

. . . . . .

1 -
Position für den ersten Stock ist 0 0 0 0 0 1
Position für den zweiten Stock ist 0 0 0 0 1 0
Position für den dritten Stock ist 0 0 0 0 1 1
Position für den vierten Stock ist 0 0 0 1 0 0
. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

I14 TÜR EINSCHLIESSEN **NO/NC (0 – 1)**
Definition des Anschlusses 70 – Kabinemodul
I15 TÜR OFFEN A **NO/NC (0 – 1)**
Definition des Anschlusses 68 - Kabinemodul
I16 TÜR OFFEN B **NO/NC (0 – 1)**
Definition des Anschlusses 69 - Kabinemodul
I17 RESERVIERT
I18 RESERVIERT

I19 KABINE FULLLAST **NO/NC (0 – 1)**
Definition des Anschlusses 05 - Kabinemodul
I20 KABINE ÜBERLAST **NO/NC (0 – 1)**
Definition des Anschlusses 06 - Kabinemodul
I21 PRIORITÄTSANTRIEB **NO/NC(0-1)** Definition des Anschlusses 07 – Kabinemodul

6.12 W SPEICHERAUFSTELLUNGEN ZUM EPROM

Nach der Änderung die Parameter sind nur im Arbeitsspeicher gespeichert. Um die Parameter in Dauerspeicher zu speichern, die Funktion W (Speicheraufstellungen zum EPROM) muss ausgeführt werden. Um die Parameter zu speichern muss der Lift im Wartungsmode sein. Damit ist nicht die Änderung der Parameter von anderen Leuten, sonst nur vom Wartungspersonal, ermöglicht,

7.0 ABKÜRZUNGEN

7.1 ANSCHLÜSSE AM KONTROLPANEL

0	Grund
1	L1 Eingang
2	L2 Eingang
3	L3 Eingang
4	N Eingang
N	N Eingang
Nc	N Eingang – neutral für Kabinelicht
5	Motor U1Hauptmotor am elektrischen Lift oder der Pumpenmotor am hydraulischen Lift
6	Motor V1
7	Motor W1
8	Motor U2
9	Motor W2
10	Motor V2
11	L Eingangphase für das Kabinelicht
Lc	L Eingangphase für das Kabinelicht
12	Türmotor U1 TÜR A
13	Türmotor V1
14	Türmotor W1
15	Türmotor U1 TÜR B
16	Türmotor V1
17	Türmotor W1
18	Blasemotor U1 (nur am elektrischen Lift)
19	Blasemotor V1
20	Blasemotor W1
21	Blasegerät in der Kabine 230 V AC
22	Ölheizer
23	Blasemotor (nur beim elektrischen Lift)
24	Thermoschalter für den Blasemotor
25	Bremse (nur beim elektrischen Motor)
25a	Bremse zweiter Anschluss (wenn die Spannung der Bremse nicht vom Trafo getrennt ist)
26	Ziehzahn (nur an der halbautomatischen Tür)
26a	Ziehzahn zweiter Anschluss (wenn die Ziehzahnspannung nicht vom Trafo getrennt ist)
27	+48 V
28	Schnellgeschwindigkeit Endschalter nach unten
29	Schnellgeschwindigkeit Endschalter nach oben
30	
30A	Final Endschalter im hydraulischen System
31	Sicherheitskreis Start
31a	Sicherheitskreis in der Kabine nach dem Stop
31b	Sicherheitskreis nach dem Stop, Wartung
31c	Sicherheitskreisschalter nach der Wartung
31d	Sicherheitskreisschalter nach dem gelassenen Seil
32	Sicherheitskreisschalter nach der Finalgrenze

33 Sicherheitskreis nach dem Sicherheitsgetriebe
33a Sicherheitskreisschalter nach dem Ölpuffer
33b Sicherheitsschalter nach der Finalgrenze-Boden
33c Sicherheitsschalter nach der Finalgrenze- Wipfel
34 Sicherheitsschalter nach der Übergeschwindigkeitsbremse
34a Sicherheitsschalter nach der Übergeschwindigkeit mit dem gelassenen Seil
35 Sicherheitsschalter im Schaft nach dem Stop
36 Sicherheitsschalter nach den internen Schützungen (Phasefehler, VVVF Status usw.)
37 Sicherheitsschalter nach der Landungstüre
38 Sicherheitsschalter nach der Kabinetür
39 Sicherheitsschalter nach der Landungstürsperre

40 +48 V
41 offener Türkontakt - gemein
42 offener Türkontakt- Öffnung
43 offener Türkontakt- Zuschliessung
44 Eingang des Türzuschliessens

45
46 Öffnung des Türendschalters
47
48 Zuschliessung des Türendschalters
45B
46B Öffnung des Türendschalters B
47B
48B Zuschliessung des Türendschalters B

49 Eingang Tür offen
50 Eingang Tür zu
54 Photozelle Eingang Tür B
55 Störung Eingang Tür B

56 Ventilspule hinab
57 Ventilspule hinauf
58 Ventilspule Schnellgeschwindigkeit hinab
59 Ventilspule Schnellgeschwindigkeit hinauf

61 Stophinaufschalter oder Zone A Schalter
62 Stophinabschalter oder Zone B Schalter
63 Renivelierung Hinabschalter
64 Renivelierung Hinaufschalter
65 Hinaufschalter Trägegeschwindigkeit
66 Hinabschalter Trägegeschwindigkeit
67 Volllastschalter Kabine
68 Überlast Kabine
69 Antriebschalter für Wartung
70 Antriebshinaufschalter für Wartung
71 Antriebshinabschalter für Wartung
72 Der Knopf für krafttätige Türzuschliessung
73 Prioritätsantrieb Schalter
74 Schalter der Türphotozelle
75 Der Knopf für krafttätige Türöffnung
76 Türstörung Schalter

121 Ausgang- Kabine überlastet
122 Ausgang- Ankunft zu Station- Gong
123 Ausgang- Anlage läuft nicht
124 Ausgang- Kabine okkupiert

131 Ausgang - Richtung hinab
132 Ausgang - Richtung hinauf

222 Serienindikator Daten

276 Ventilspule hinab- hydraulisch BERINGER mit Modul ELRV
276a

277 Ventilspule hinauf- hydraulisch BERINGER mit Modul ELRV
277a

351 Schalter für Notruf –Herablassen
352 Schalter für Notruf - Herablassen

538 Ausgang für Notruf Tür Öffnung

360 Ventilspule für Notruf – Herablassen (12 V DC)
371 Ausgang Notrufalarm (12 V DC)
372 Ausgang Notruf Licht (12 V DC)
373 Eingang – Knopf Notrufalarm

383 Thermistoren im Hauptmotor oder Pumpen Motor
384

A
B Interkom Verbindung

C1 – C48 Kabineeingänge 1 bis 48 Stock
U1 – U48 Hinaufrufe 1 bis 48 Stock
D1 - D48 Hinabrufe 1 bis 48 Stock
P1 – P48 Position Ausgang 1 bis 48 Stock
PA – PF Position Ausgang – binär

7.2 ELEMENTE AM KONTROLPANEL

K1 Kontaktor HINAUF (UP)
K2 Kontaktor HINAB (DOWN)
K3 Kontaktor SCHNELLGESCHWINDIGKEIT (FAST SPEED)
K4 Kontaktor TRÄGEGESCHWINDIGKEIT (SLOW SPEED)
K6 Kontaktor Motor (VVVF Lift)
K6A Kontaktor Motor (VVVF Lift)
K18 Kontaktor Ziehzahn (RETIRING CAM)
K31 Kontaktor PUMPE STERN (PUMP STAR)
K32 Kontaktor PUMPE EIN (PUMP ON)
K33 Kontaktor PUMPE DELTA (PUMP DELTA)

K20 Kontaktor Motor BLÄSER (BLOWER)
K21 Kontaktor Tür A offen
K22 Kontaktor Tür A geschlossen
K23 Kontaktor Tür B offen
K24 Kontaktor Tür B geschlossen

R1 Sicherheitsrelay am Sicherheitskreis 185
R2 Sicherheitsrelay am Sicherheitskreis 185
R3 Sicherheitsrelay am Sicherheitskreis 185
R4 Sicherheitsrelay am Sicherheitskreis 185

R10	Relay Licht in der Kabine
R11	Relay aus
R12	Relay ein
R13	Relay aus und ein
R14	Relay- Sicherheit nach Kabinetür
R15	Relay – Sicherheit nach Türspeere
R17	Relay Schnellgeschwindigkeit
R18	
R30	Relay Notruf Herablassen
R31	Relay Notruf Herablassen
R32	Relay Türöffnung
R91	Relay hinab- hydraulisch BERINGER Modul ELRV
R92	Relay hinauf – hydraulisch BERLINGER Modul ELRV
R93	Relay Wartung – hydraulisch BERINGER Modul ELRV

RL	Relay Notruf Licht
RB	Relay Bläser in der Kabine

F1	Sicherung für die Hauptelektronikplatine
F2	3F Sicherung für Türmotor
F4	Sicherung Transformator
F5	Sicherung Transformator
F6	Sicherung 24 V
F7	Sicherung 48 V
F8	Sicherung 230 V AC für Kontaktors
F31	3F Sicherung für den Motor

V1	Ventilspule hinab
V2	Ventilspule hinauf
V3	Ventilspule Trägegeschwindigkeit
V4	Ventilspule Schnellgeschwindigkeit
V9	Ventilspule Notruf Herablassen

RE1	Relay Pumpe ein
RE2	Relay Pumpe Delta
RE3	Relay Pumpe Stern
RE4	Relay hinauf
RE5	Relay hinab
RE6	Relay Schnellgeschwindigkeit
RE7	Relay Tür A geschlossen
RE8	Relay Tür B offen
RE9	Relay Tür B geschlossen
RE10	Relay Tür B offen

8.0 DIE VERBINDUNG DER ZÄHLERSENSOREN UND DEREN STELLEN

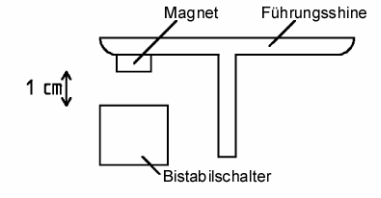
E – Typ Kontrolpanele können mit 7 verschiedenen Zählersysteminstallationen arbeiten. Das richtige Zählersystem ist durch das Programmieren mit Parameter P34 ausgewählt.

Alle Eingänge für das Zählen (Eingang 61, 62, 63, 64, 65 i 66) können, als normal offene oder normal geschlossene Eingänge, programmiert werden, abhängig von den benutzten Schaltern.

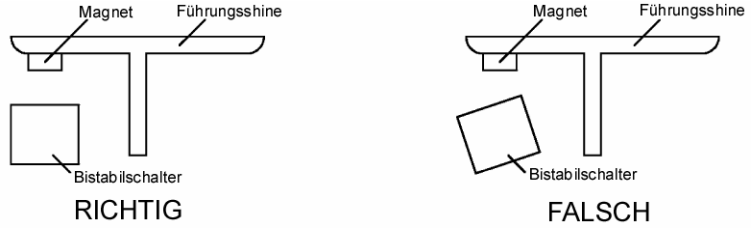
Manche Anmerkungen für die Installation

ANMERKUNG bistabile Schalter müssen richtig montiert werden – Kabel ist an der Bodenseite des Schalters

ANMERKUNG Für die gute Wirkung muss es 10 mm Abstand zwischen dem Magnet und Schalter sein.



ANMERKUNG der Magnet muss mit 90 ° Winkel bezüglich des Schalters montiert werden



ANMERKUNG Schalter und Magnete dürfen nicht in der Nähe von anderen Metallteilen montiert werden

ANMERKUNG Die Magnete für bistabile Schalter müssen richtig (schwarz – weiss) orientiert werden

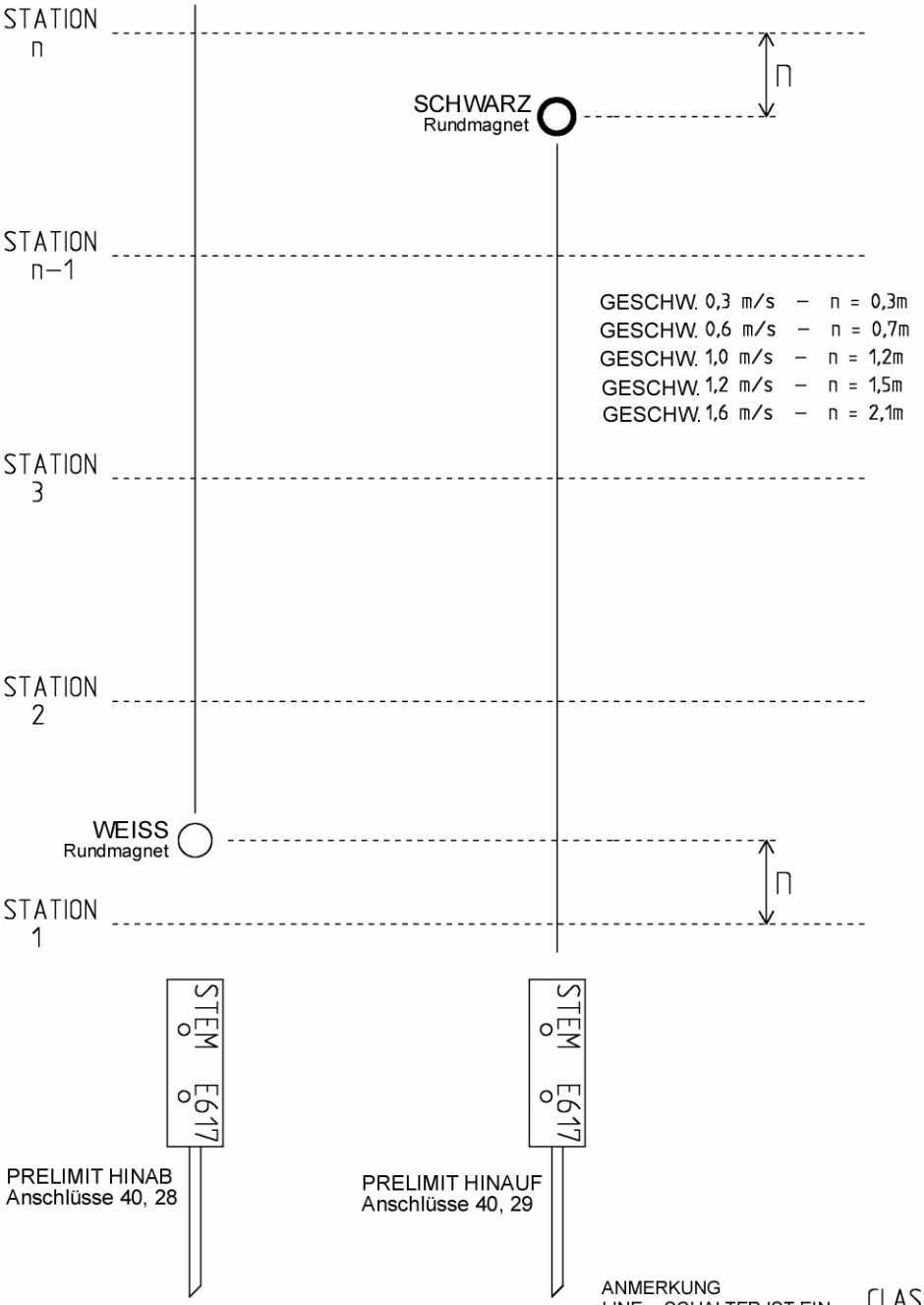
ANMERKUNG Bistabile Schalter müssen zum ersten Betrieb Hand aktiviert werden (mittels Magnet)

ANMERKUNG Prelimitschalter in dieser Anweisung beschrieben sind vom Typ bistabilen magnetisch was nicht immer anwendbar ist – besonders für die Geschwindigkeiten bis 1,6 m/s wenn Prelimitschalter müssen mechanisch ausgeführt werden (wie Finallimitschalter.)

ANMERKUNG Finallimitschalter ist nicht in dieser Anweisung beschrieben, ist aber notwendig.

SCHALTERVERBINDUNGEN

ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=1-8



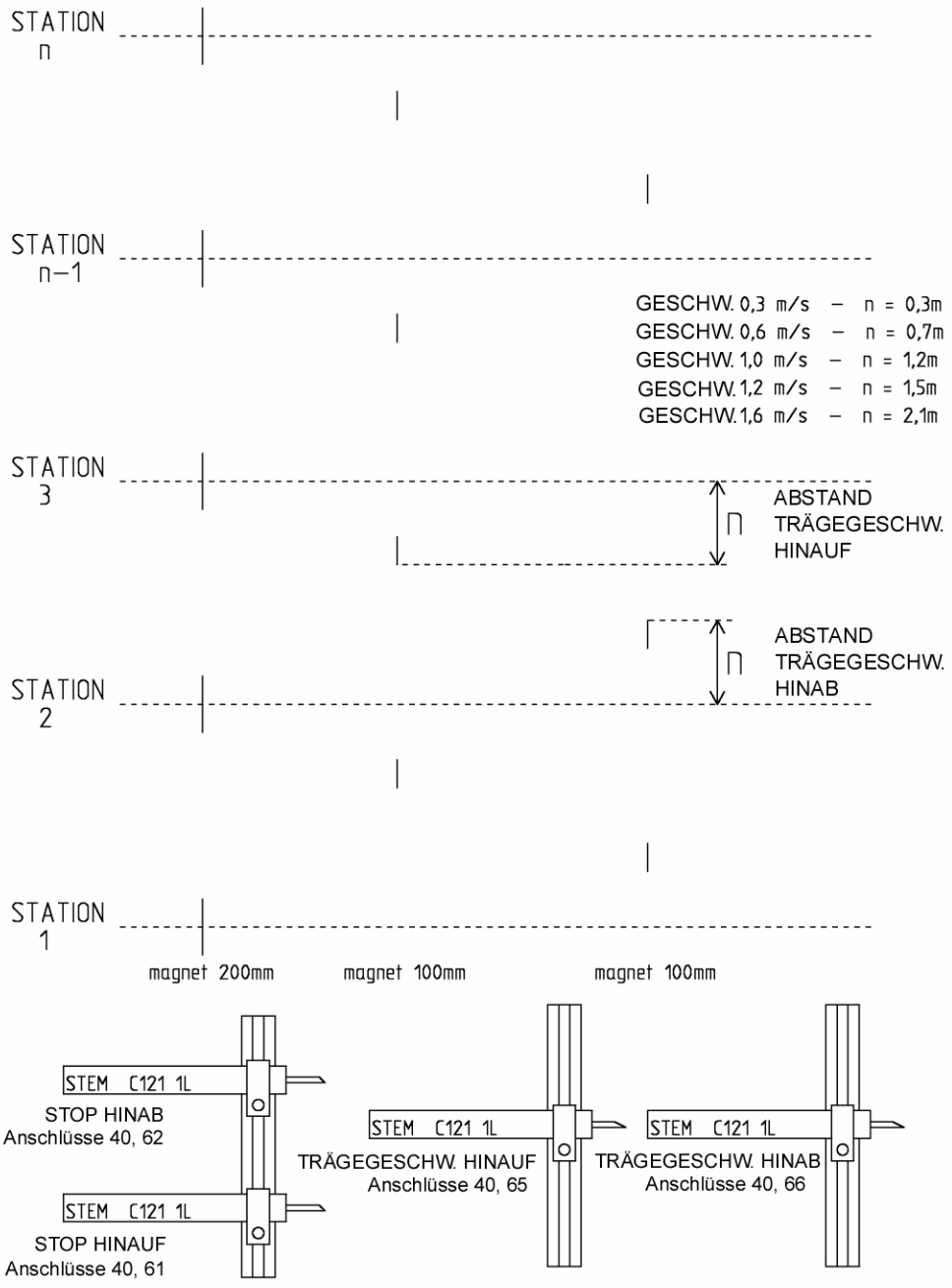
ANMERKUNG
LINE = SCHALTER IST EIN

CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.02.01

SCHALTERVERBINDUNGEN

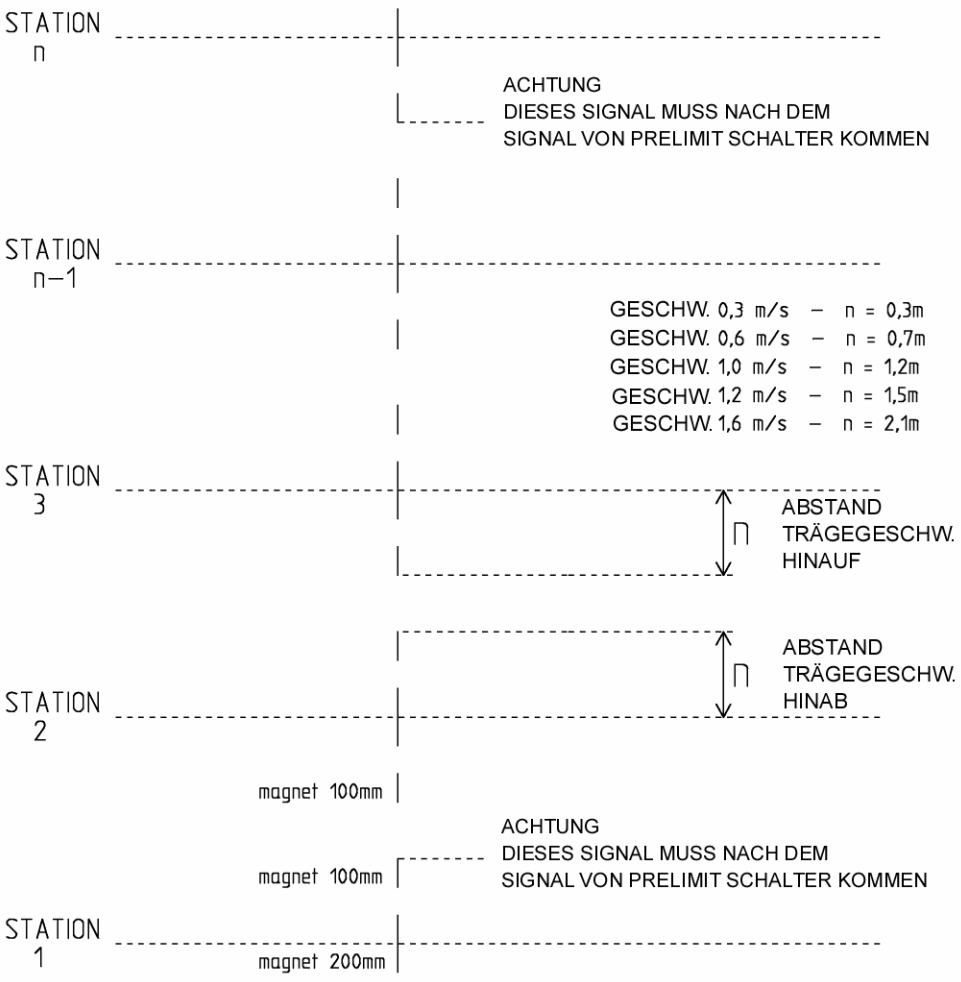
ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=1

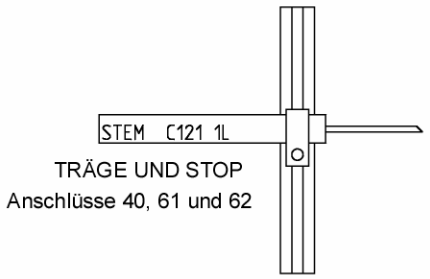


CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.05.01

SCHALTERVERBINDUNGEN ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=3





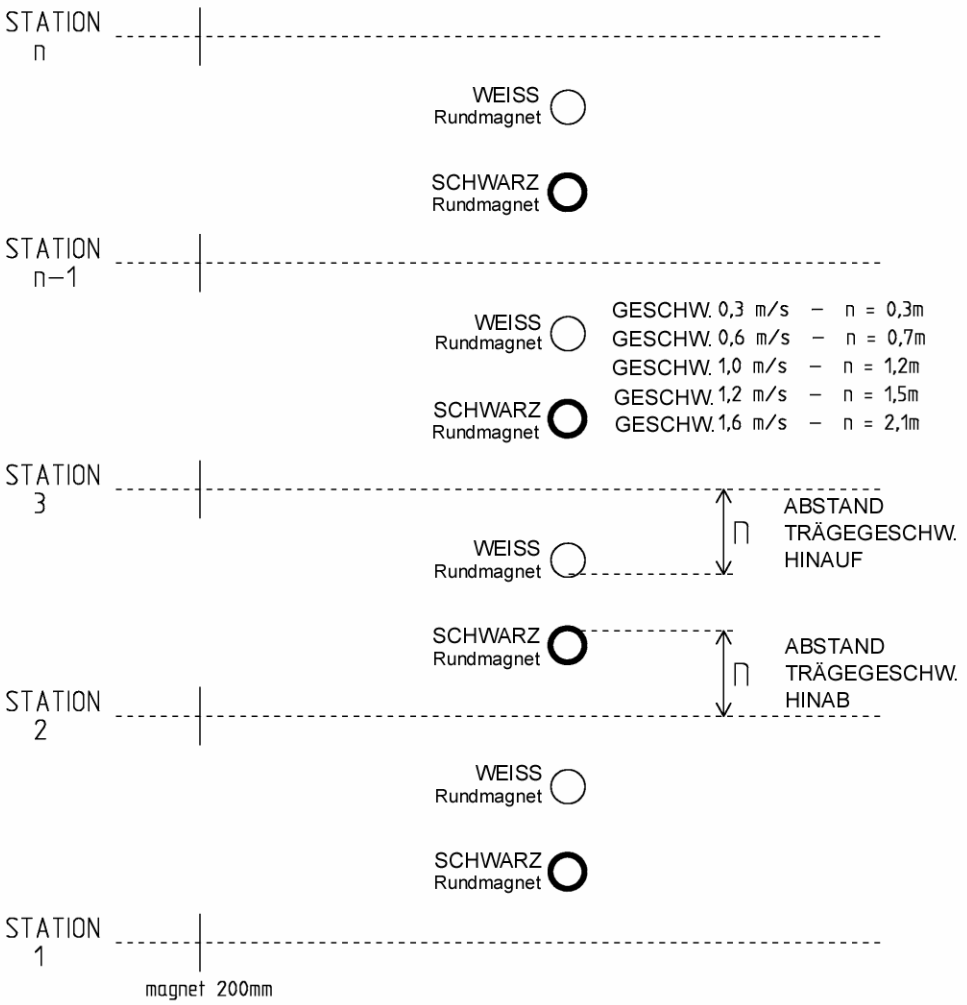
TRÄGE UND STOP
Anschlüsse 40, 61 und 62

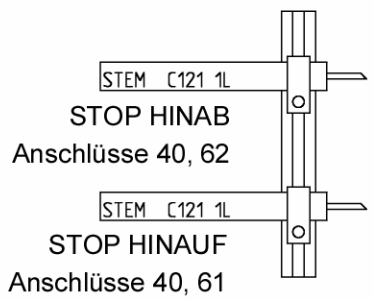
CLASSIC
SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.06.01

SCHALTERVERBINDUNGEN

ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=4





TRÄGEGESCHW.

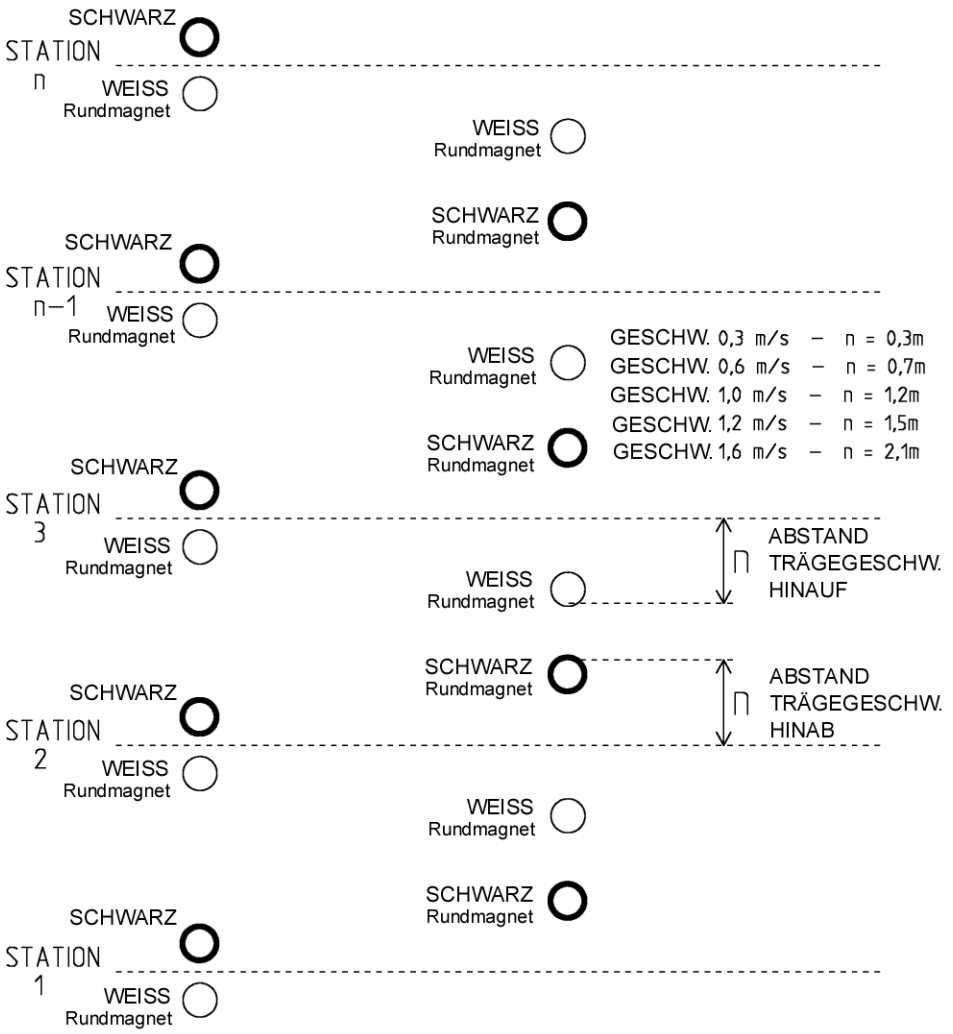
Anschlüsse 40, 65

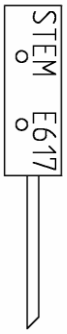
CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.03.01

SCHALTERVERBINDUNGEN

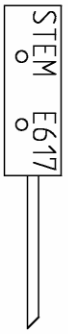
ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=4





STOP

Anschlüsse 40, 61 und 62



TRÄGEGESCHW.

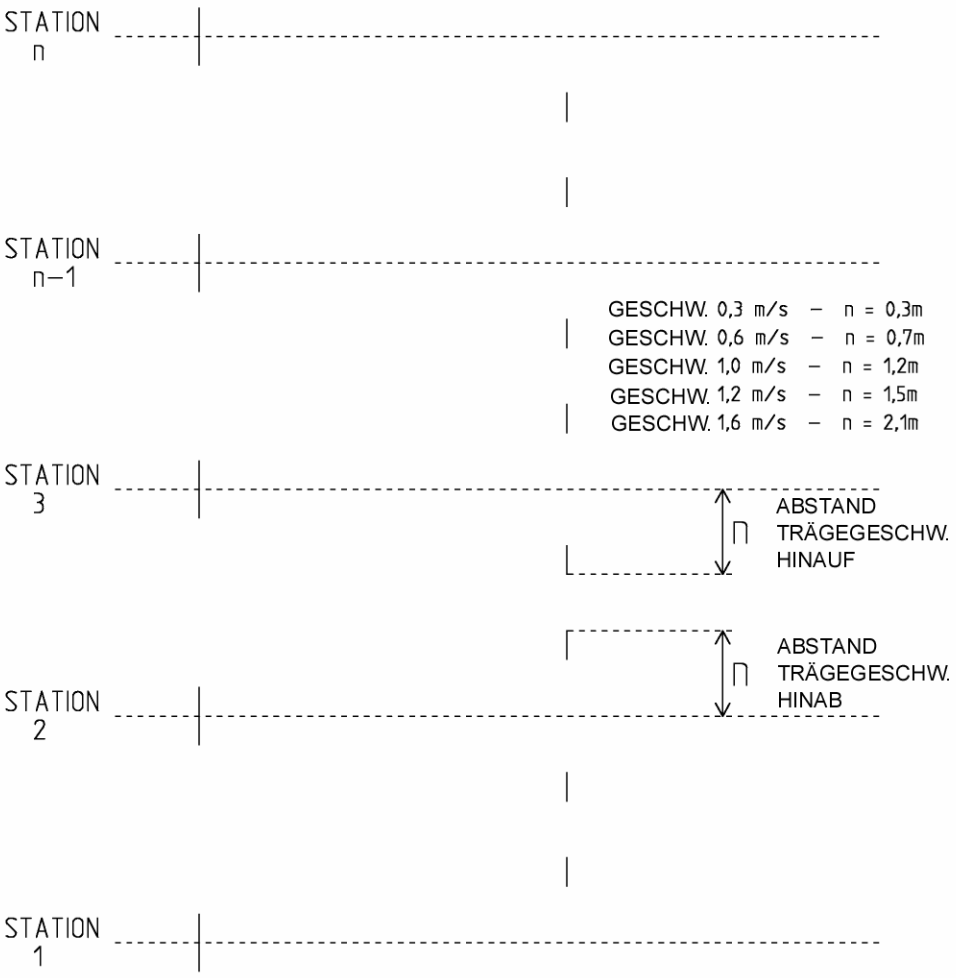
Anschlüsse 40, 65

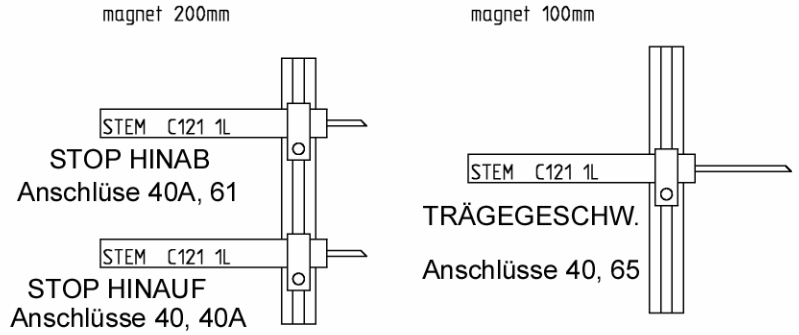
CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.04.01

SCHALTERVERBINDUNGEN

ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=5


STATION n
STATION n−1
GESCHW. 0,3 m/s – n = 0,3m
GESCHW. 0,6 m/s – n = 0,7m
GESCHW. 1,0 m/s – n = 1,2m
GESCHW. 1,2 m/s – n = 1,5m
GESCHW. 1,6 m/s – n = 2,1m
STATION 3
ABSTAND TRÄGEGESCHW. HINAUF
ABSTAND TRÄGEGESCHW. HINAB
STATION 2
STATION 1

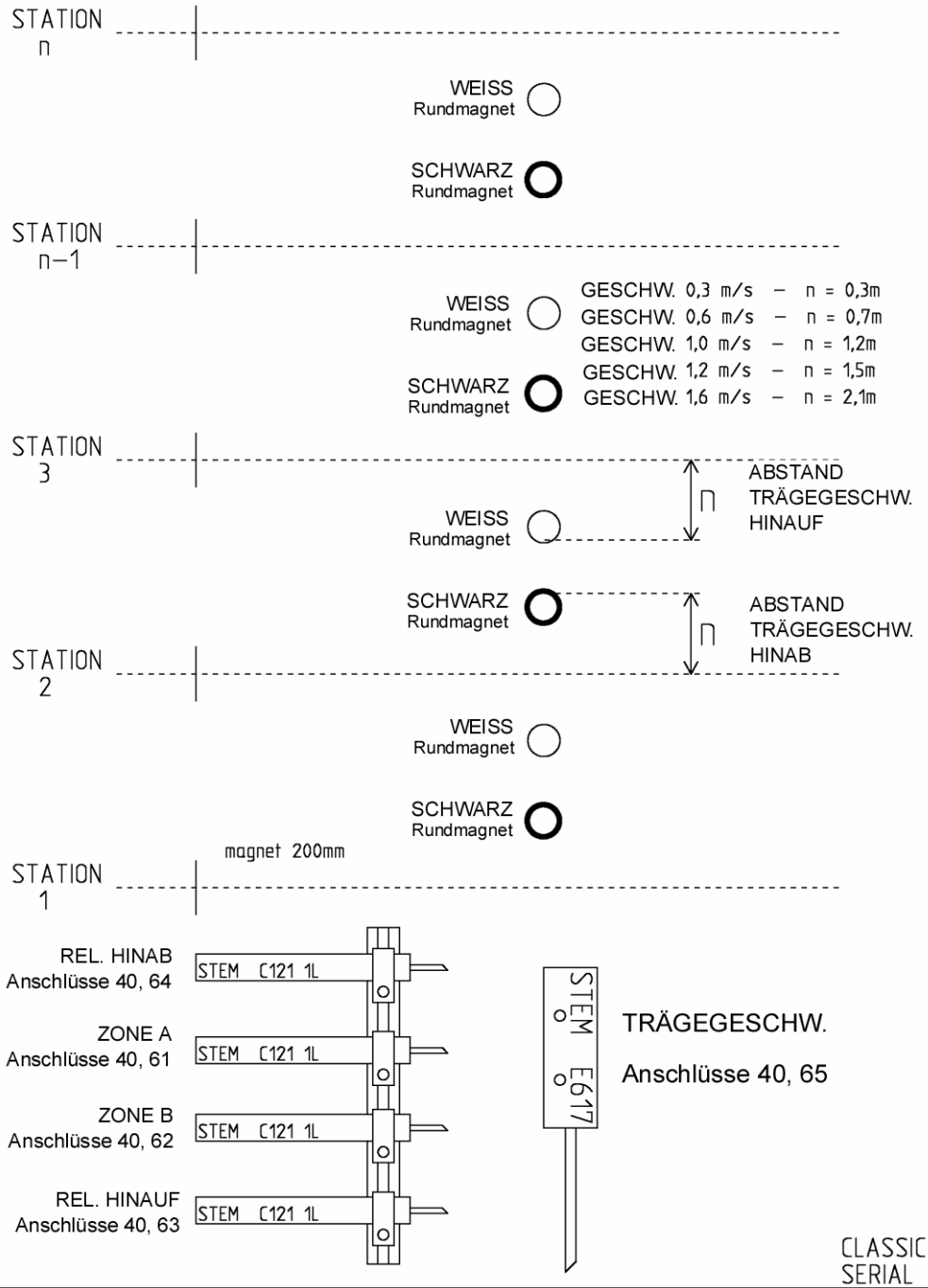


CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.01.01

SCHALTERVERBINDUNGEN

ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=7

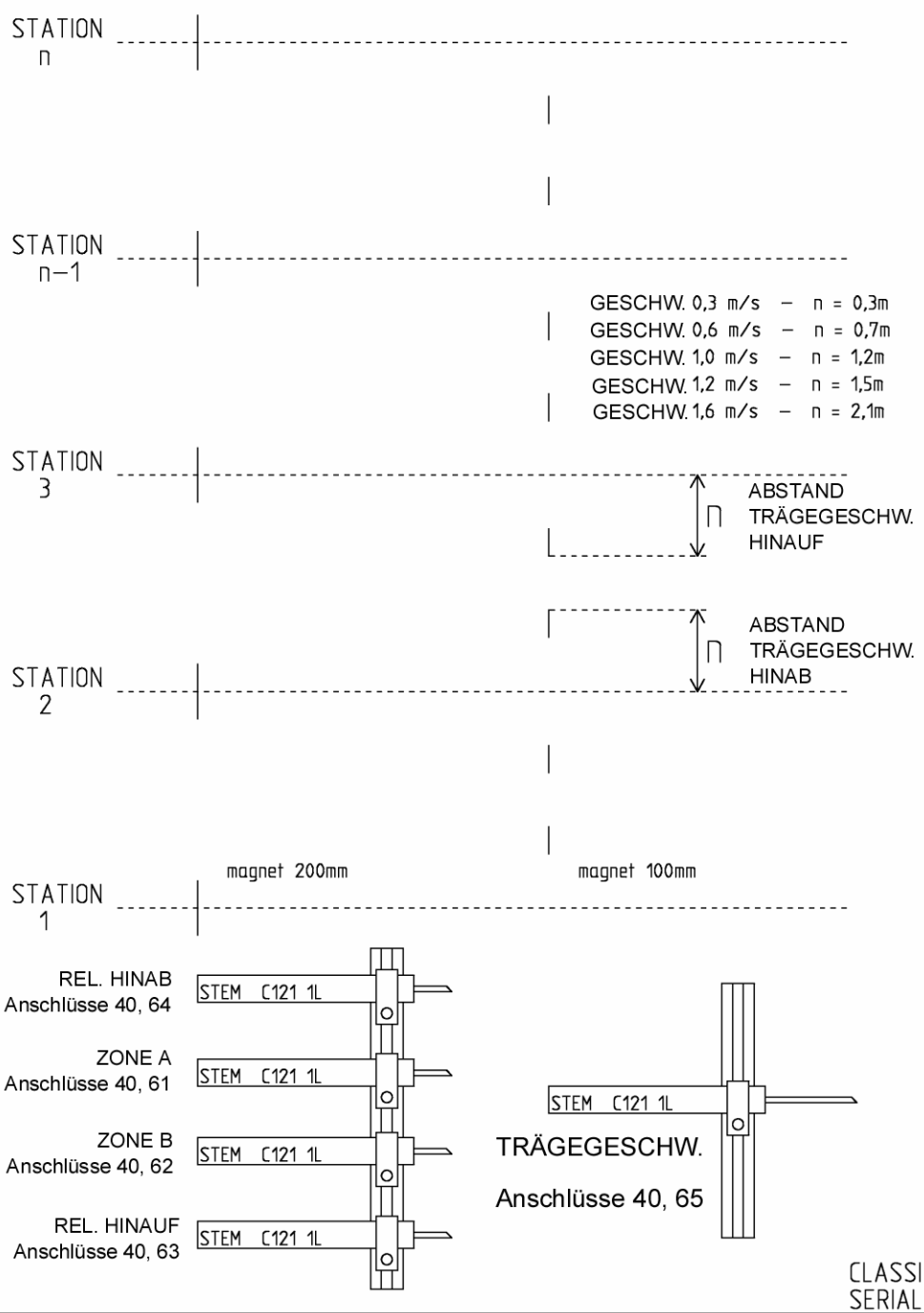


CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.08.01

SCHALTERVERBINDUNGEN

ZÄHLERSYSTEM PARAMETER P3=8



CLASSIC SERIAL

SEC ELECTRONICS Slovenia	Project: E – type lift controller	Date: 22. 06. 2002
	Ident: 801 101 001	Page: 26.07.01

9.0 VERBINDUNG WÄHREND DER INSTALLATIONPHASE

WARNUNG – ACHTUNG

Diese Verdrahtung ist nur zurrzeitige Verdrahtung und nur während der Installationsphase gültig. Die Verdrahtung und Benutzung des Liftes ist, unter diesen Umständen, nur dem qualifizierten Personal erlaubt. Nur das qualifizierte Personal kann die Bewegung des Liftes unternehmen. Nach dem Ende der Arbeit muss der Lift AUSGESCHALTET WERDEN. Nach der Installationsphase muss diese zurrzeitige Verdrahtung weggenommen werden, und mit normalem und gültigem Verdrahtungssystem ersetzt.

WARNUNG – ACHTUNG

Das engagierte Personal muss voll bewusst sein dass, wenn diese Verdrahtung während der Installationsphase verwendet ist, das einzige Sicherheitselement für den Liftaufenthalt ist der Stopknopf. Kein anderes Gerät ist, während dieser Periode, zum System verbunden.

WARNUNG – ACHTUNG

Alle Drahtverbrückungen für Kurzschlüsse der Anschlussverbindungen müssen, nach der Installationsphase, weggenommen werden und mit gültigem Verdrahtungssystem ersetzt.

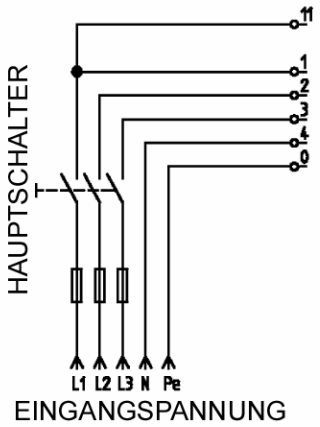
WARNUNG – ACHTUNG

Diese Methode der Installierung ist nicht in allen Länden gültig. In diesem Falle muss man die lokalen und nationalen Sicherheitsstandards achten.

STROMVERSORGUNG

Die Stromversorgung muss zum Kontrollpanel verwendet werden. Die Anschlüsse:

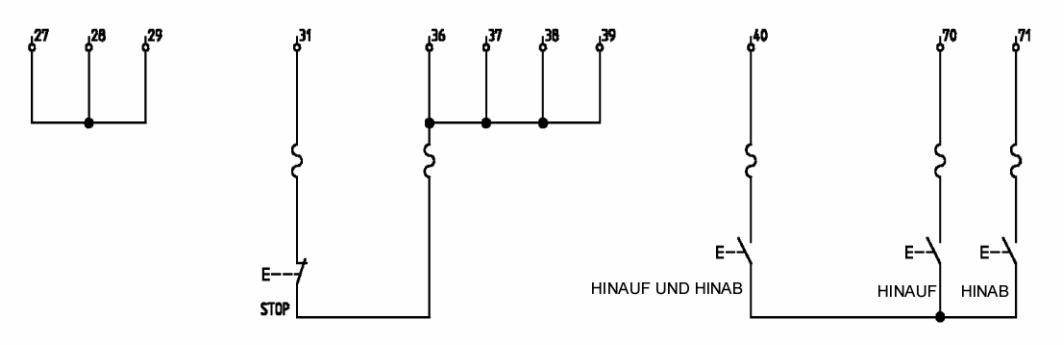
Pe	Grund
1	Phase L1
2	Phase L2
3	Phase L3
N	neutral
9	oder Lc Kurzverbindung zu dem Anschluss 1



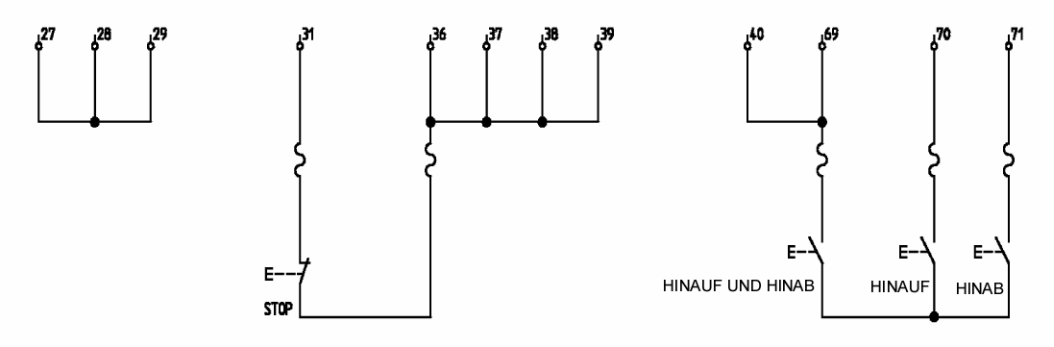
ANMERKUNG Nach der EINSCHALTUNG muss man die Phasenfolge mit dem Gerät prüfen. BEIDE LED DIODEN MÜSSEN LEUCHTEN. Wenn nicht, die Stromversorgung muss man AUSSCHALTEN und die Drähte zwischen den Anschlüssen 2 und 3 täuschen (richtige Phasenfolge).

Verbinden Sie Hauptmotor nach dem elektrischen Plan.

Wenn der Schalter für den Wartungsantrieb normal zu ist(Parameter 14 ist 1) die Verbindung ist:



Wenn der Schalter für den Wartungsantrieb normal offen ist (Parameter 14 ist 0) die Verbindung ist:



ANMERKUNG In manchen Systemen Anschluss 27 ist nicht benutzt. In diesem Falle Anschluss 40 ist derselbe wie Anschluss 27.

WARNUNG – ACHTUNG Prelimit und final Limitschalter sind nicht Verbunden in diesem Falle und damit leisten keinen Schutz von Überfahren der Liftkabine.

10.0 DER STARTANTRIEB

PRÜFUNGEN VOR DEM EINSCHALTEN

Die nächsten Kontrollvorbereitungen müssen, **vor dem Einschalten des Kontrolpanels**, vorgenommen:

Grund/Erdeleitung

Prüfen Sie die Grundverbindungen des Kontrolpanels zum Hauptmotor, sowie des Kontrolpanels zur Kabine.
Prüfen Sie den Eingang der Grundverbindungen zum Kontrollpanel
Prüfen Sie AC Eingang, AC Ausgang und die Kontrollverdrahtung sind nicht zum Grund verbunden.

Verbindungen

Prüfen Sie AC Eingang Verbindungen	(0, 1, 2, 3, 4, 11)
Prüfen Sie den Hauptmotorverbindungen	(5, 6, 7, 8, 9, 10)
Prüfen Sie die Verbindungen der Prelimitschalter	(27, 28, 29)
Prüfen Sie die Sicherheitsleitverbindungen	(31, 31A, 31C, 31D, 32, 33, 33A, 33B, 33C, 34, 34A, 35, 36, 37, 38, 39)
Prüfen Sie den Stop in den Stationsschaltverbindungen	(61, 62, 63, 64)
Schalten Sie den Wartungsantrieb **EIN**	(69)

WARNUNG Beim ersten Einschalten, der Kontrollpanel muss in Wartungsmode sein.

8.2 DIE PRÜFUNG DER SPANNUNG UND DER KONTROLELEMENTE

Nach dem ersten Einschalten man kontrolliert die Spannung im System, wie folgt:

Messen Sie 48 V DC am Anschluss 80. Die gemessene Spannung muss im Bereich von 60 bis 70 V DC sein.

ANMERKUNG Diese Spannungsquelle hat den Pegelkondensator

Messen Sie 24 V DC an dem Anschluss 80. Die gemessene Spannung muss im Bereich von 24 bis 30 V DC sein.

ANMERKUNG Diese Spannungsquelle hat den Pegelkondensator

Messen Sie 12V DC von dem Batteriefüller an den Fastonanschlüssen, nach der Entfernung der Batterie. Der rote Fastonanschluss entspricht +12V DC und der grüne ist der Grund. Die gemessene Spannung muss im Bereich von 13 und 15 V DC sein.

ANMERKUNG Wenn der Betterie verbunden ist, diese Spannung nimmt bis 13V DC ab.

Prüfen Sie das Testgerät der Phasenfolge. BEIDE LED DIODEN MÜSSEN LEUCHTEN. Wenn nicht, schalten Sie die Stromversorgung aus und tauschen die Drähte zwischen den Anschlüssen 2 und 3 (richtige Phasenfolge).
Prüfen Sie PTC Modul (Termistorkontrolle). LED PTC OK (in Ordnung) muss leuchten. Wenn nicht, prüfen Sie die Termistoren und Schalter an die Anschlüsse 283, 284 verbunden.

WARTUNGSANTRIEB

Bewegen Sie die Kabine nach oben beim Drücken Wartungsantriebknopf (Anschluss 70). Der Lift muss an oberem Prelimitschalter (Anschluss 29) stoppen, d.h. dass dieser Schalter normal funktioniert. Prüfen Sie die Bereitstellung des oberen Prelimitschalters mit LED “FAST SPEED LIMIT SWITCH UP”. Diese LED leuchtet wenn der Schalter EIN ist.

Bewegen Sie die Kabine nach unten beim Drücken Wartungsantriebknopf (Anschluss 71). Der Lift muss an unterem Prelimitschalter (Anschluss 28) stoppen, d. h. dass dieser Schalter normal funktioniert. Prüfen Sie die Bereitstelle des unteren Prelimitschalters mit LED “FAST SPEED LIMIT SWITCH DOWN”. Diese LED leuchtet wenn der Schalter EIN ist.

Prüfen Sie die Funktion des Finallimitschalters (Boden und Wipfel).

Bei Wartungsantrieb es sind die folgenden Türteste möglich:

Beim Drücken des Kabinerufs 1 (Anschluss C1) die Tür wird öffnen.
Beim Drücken des Kabinerufs 2 (Anschluss C2) die Tür wird zuschliessen.

WARNUNG Der Wartungsantriebknopf muss den Lift nach oben bewegen. Wenn der Lift nach unten läuft, tauschen Sie die Drähte in den Verbindungen des Hauptmotors. Wenn es um den Zweigeschwindigkeitsmotor geht, die Schnellgeschwindigkeitsdrähte müssen auch getauscht werden.

WARNUNG Im hydraulischen Lift prüfen Sie die richtige Umdrehung der Pumpe. Wenn die Pumpe gegenüber umdreht tauschen Sie die Drähte in den Verbindungen des Pumpenmotors.

NORMALANTRIEB

Wenn der Lift in Wartungsantrieb normal läuft, schalten Sie von Wartungsantrieb in Normalantrieb um.

Wenn der untere Prelimitschalter EIN (ON) ist:
Der Lift wird mit der Schnellgeschwindigkeit nach unten starten. Lift wird zur Trägegeschwindigkeit umschalten wenn der untere Prelimitschalter AUS schaltet. Der Lift wird in der Station aufhalten wenn der Stop-nach unten Signal einschaltet.

Wenn der untere Prelimitschalter AUS (OFF) ist:
Der Lift wird mit der Schnellgeschwindigkeit nach oben starten. Der Lift wird zur Trägegeschwindigkeit umschalten wenn Signal-nach oben für Trägegeschwindigkeit aktiv wird. Der Lift wird in der Station aufhalten wenn der Stop-nach oben Signal einschaltet.

Nachdem der Lift zur Station kommt arbeiten alle Funktionen normal. Die Türe werden öffnen und der Lift ist antriebsfähig.

ANMERKUNG Wenn der Lift an der Station ist muss LED “ELEMENTS CHECK” leuchten. Diese LED prüft die Wirkung der Relays, der Kontaktoren, der Thermoschalter und der Termistoren.

SCHWIERIGKEITEN

DER LIFT WILL NICHT IM WARTUNGSANTRIEB LAUFEN

Prüfen Sie den AC Eingangsspannung an den Anschlüssen 1, 2 und 3, sowie AC Eingang neutral am Anschluss 4, AC Eingangsspannung am Anschluss 11 (wenn es gibt)

Prüfen Sie richtige Wirkung der "Phasenfolge und Pannengerät". Im normalen Betrieb beide LED müssen leuchten.

Prüfen Sie die Sicherungen und Motorschutzgeräte

Prüfen Sie die Niederspannungen in dem System:48V DC am Anschluss 40 (60 – 70 VDC)
24VDC am Anschluss 80 (24 – 30 VDC)
5V DC LED in PCB "5V DC"

Prüfen Sie die Sicherheitslinie an den Anschlüssen 31, 36, 37, 38, 39 (erst die LED in PCB "Sicherheitskreis 36, 37, 38 und 39 benutzen). Messen Sie auch die Spannung an den Anschlüssen 31, 36, 37, 38 und 39. Der Spannungsbereich muss zwischen 60 und 70 VDC sein. LED Dioden sind nur die Indikation der Spannungsanwesenheit, diese aber kann zu niedrig sein.

Prüfen Sie die Prelimitschalter an den Anschlüssen 28 und 29 (erst die LED im PCB "Schnellgeschwindigkeit Limitschalter hinauf und hinab" benutzen). Messen Sie auch die Spannungen an den Anschlüssen 28 und 29. Der Spannungsbereich muss zwischen 60 und 70 VDC sein. LED Dioden sind nur die Indikation der Spannungsanwesenheit, diese aber kann zu niedrig sein.

Prüfen Sie die Parameter und Eingangsdefinitionen. (die Sektion PROGRAMMIERUNG beachten). Besonders seien die Parameter und Definitionen bezüglich zum Wartungsantrieb zu prüfen.

- Parameter P12 Geschwindigkeit im Test
- Definition 14 Eingang Wartung EIN (ON) Definition
- Definition 15 Eingang Wartung AUF (UP) Definition
- Definition 16 Eingang Wartung UNTEN (DOWN) Definition

Prüfen Sie die Aktion mit dem Programmierer im Verlaufkontrollmenu.

DER LIFT WILL NICHT IM WARTUNG-NACH UNTEN ANTRIEB LAUFEN

Prüfen sie die Aktion mit dem Programmierer im Verlaufkontrollmenu. Wenn es die Mitteilung Wartung nach unten gibt. Der Rechner läuft normal und das Problem ist in der Stromversorgungssektion:
Prüfen Sie den Motor, die Ventile oder die Verbindungen der Bremsen
Prüfen Sie die Kontaktoren und die Relays

Wenn es keine Aktion im Programmierer gibt prüfen Sie den Prelimitschalter nach unten (Anschluss 28) – LED "Schnellgeschwindigkeit Limitschalter nach unten". Messen Sie auch die Spannung am Anschluss 28. Der Spannungsbereich muss zwischen 60 und 70 VDC sein.
LED Dioden sind nur die Indikation der Spannungsanwesenheit, diese aber kann zu niedrig sein.

DER LIFT WILL NICHT IM WARTUNG-NACH OBEN ANTRIEB LAUFEN

Prüfen Sie die Aktion mit dem Programmierer im Verlaufkontrollmenu. Wenn es die Mitteilung Wartung nach oben gibt, der Rechner läuft normal und das Problem ist in der Stromversorgungssektion:
Prüfen Sie den Motor, die Ventile oder die Verbindungen der Bremsen
Prüfen Sie die Kontaktoren und die Relays

Wenn es keine Aktion im Programmierer gibt prüfen Sie den Prelimitschalter nach oben (Anschluss 29) – LED "Schnellgeschwindigkeit Limitschalter nach oben". Messen Sie auch die Spannung im Anschluss 29. Der Spannungsbereich muss zwischen 60 und 70 VDC sein.
LED Dioden sind nur die Indikation der Spannungsanwesenheit, diese aber kann zu niedrig sein.

DER LIFT WILL NICHT IM NORMALANTRIEB STARTEN

Prüfen Sie ob der Lift normal im Wartungsantrieb läuft. Im Wartungsantrieb muss der Lift normal in beiden Richtungen laufen.

Prüfen Sie ob mit dem Programmierer in der Verlaufkontrolle irgendeiner Fehler gibt.

Prüfen Sie die Wirkung der Tür. Die Türe müssen zuschliessen (Sicherheitslinie 39).
Die Umstände welche die Zuschliessung der Türe verhindern können, seien auch geprüft:

- Eingang 76 Signal der Türstörung
- Eingang 74 Signal der Türphotozelle
- Eingang 75 Türöffnungsknopf

Prüfen Sie auch die entsprechenden Eingangsdefinitionen (Definitionen 74, 75 und 76)

Prüfen Sie die Umstände welche den Normalantrieb stören:

- Eingang 68 Kabine überlastet
- Eingang 73 Schlüssel Prioritätsantrieb
- Eingang 307 Feuerantrieb Eingang

Prüfen Sie auch die entsprechenden Eingangsdefinitionen (Definitionen 68 und 73).

Prüfen Sie mit dem Programmierer das Verlaufkontrollemenu.
Wenn es eine Mitteilung gibt der Lift läuft nach unten oder nach oben, der Rechner läuft normal und Problem ist in der Stromversorgungssektion:

Prüfen Sie den Motor, die Ventile oder die Verbindungen der Bremse.
Prüfen Sie die Kontaktoren und die Relays (besonders für die Schnellgeschwindigkeit)

Prüfen Sie die Parameter und Definitionentabelle für die Hilfe um die Gründe für den abnormalen Antrieb zu ersuchen.

SUGGESTION: Klären Sie die Fehlertabelle
Schalten Sie das Kontrollpanel aus und, nach 30 Sekunden, wieder ein.
Wenn der Lift nicht, in normaler Operation startet beachten Sie die Fehlertabelle. Es muss mindestens ein Fehler sein der diese Situation verursachte.
Wenn die Fehlertabelle noch immer leer ist nutzen Sie die Verlaufkontrolle umden Grund, nach der Inspektion jeder Erscheinung, zu finden.

DER LIFT WILL NICHT, BEI ERSTER FAHRT NACH DER EINSCHALTUNG DER STROMVERSORGUNG, AN DER STATION AUFHALTEN

Prüfen Sie den Stop in Stationssignalen (Anschlüsse 61, 62, 63, 64). Messen Sie auch die Spannung an diesen Anschlüssen. Der Spannungsbereich muss zwischen 60 und 70VDC sein. LED Dioden sind nur die Indikationen der Spannungsanwesenheit, diese kann aber zu niedrig sein.

Prüfen Sie entsprechende Eingangsdefinitionen für diese Eingänge (Definitionen 61, 62, 63, 64).

DER LIFT HIELT AUF BEI ERSTER FAHRT, WILL ABER NICHT DIE RUFE NEHMEN

Prüfen Sie den “ELEMENTS CHECK (ELEMENTE PRÜFEN)” Eingang. Wenn der Lift an der Station ist muss LED, für diesen Eingang, leuchten
Prüfen Sie den “FEUERANTRIEB (FIRE DRIVE)” Eingang (Anschluss 307). Wenn der Lift an der Station steht darf die LED Diode, für diesen Eingang, NICHT LEUCHTEN.

Prüfen Sie den Sicherheitskreis 185, LED Sicherheit OK muss leuchten, wenn nicht, Geräte- und Zoneschalter laufen nicht in Ordnung, beachten Sie die Sektion “SICHERHEITSKREIS (SAFETY CIRCUIT) 185”.

DER LIFT ZÄHLT ZWEI STÖCKE STATT EINES

Prüfen sie die Wirkung der magnetischen Schalter (Schalter für Prelimitsignals, Trägegeschwindigkeitssignals, Stopsignals und Zonesignals).

Prüfen Sie die bistabilen magnetischen Schalter, Abstand zwischen den Schaltern und Magneten muss 1 cm sein

Prüfen Sie ob manche Bolzen oder Schrauben in der Nähe der Magnete sind (wenn in der Nähe der Magnete sind können sie auch als Magnete wirken).

Wenn die Magnete an der Führungsschiene montiert sind müssen sie an der Aussenseite der Schiene sein, sonst werden die magnetischen Schalter nicht in Ordnung arbeiten.

MANCHMAL HÄLT DER LIFT, NACH DEM START, PLÖTZLICH AUF

Prüfen Sie die Schalter "stop is not station" (Anschlüsse 61 und 62 oder LED Dioden "STOP UP und STOP DOWN") beide LED Dioden müssen **LEUCHTEN** wenn der Lift an den Stationen aufhält.

11.0 E-Typ LIFTKONTROLLER TECHNISCHE INFORMATION

TECHNISCHE KERAKTERISTIKEN

Stromversorgung

-	Hauptmodul	Spannung	12 VAC	(10 – 14 VAC)
		Strom	max 1200 mA (Sicherung F2 im Hauptmodul)	
-	Kabinemodul	Spannung	24 VDC	(17 – 28 VDC)
		Strom	max 2000 mA	
-	Ext. Modul	durch Kabinemodul		
-	Knotenmodul	durch SSL Verbindung (optional durch K7 24VDC(17-28 VDC)		

Stromversorgung für die Signalisation

-	Spannung	18 VAC	(14 – 22 VAC)
-	Strom	max. 2000 mA	(Sicherung F1 und Gleichrichter D1 im Hauptmodul)

Eingangsspannung

-	Hauptmoduleingänge 06 - 21	Spannung	48VDC stabilisiert (35 - 58 VDC)	
		Strom	typisch 5 mA	
		Gemein	47,53,57,61	
-	Kabinemoduleingänge 04 – 11	Spannung	24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)	
		Strom	typisch 5 mA	
		Gemein	12	
-	Kabinemoduleingänge 63 – 70	Spannung	24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)	
		Strom	typisch 5 mA	
		Gemein	62	

I/O (Eingang/Ausgang) Module für Druckknöpfe

-	Kabinemodul I/O	14 – 21	Eingang	zu 24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)
			Ausgang	zu 0VDC max. 250 mA
-	Kabinemodul I/O	32 – 39	Eingang	zu 24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)
			Ausgang	zu 0VDC max. 250 mA
-	Kabinemodul I/O	53 – 60	Eingang	zu 24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)
			Ausgang	zu 0VDC max. 250 mA
-	Ext. Modul I/O	80 – 87	Eingang	zu 24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)
			Ausgang	zu 0VDC max. 250 mA
-	Ext. Modul I/O	110 – 117	Eingang	zu 24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)
			Ausgang	zu 0 VDC max. 250 mA
-	Knotenmodul I/O	K3,K4	Eingang	zu 24VDC stabilisiert (17 – 28 VDC)
			Ausgang	zu 0VDC max. 250 mA

Ausgänge

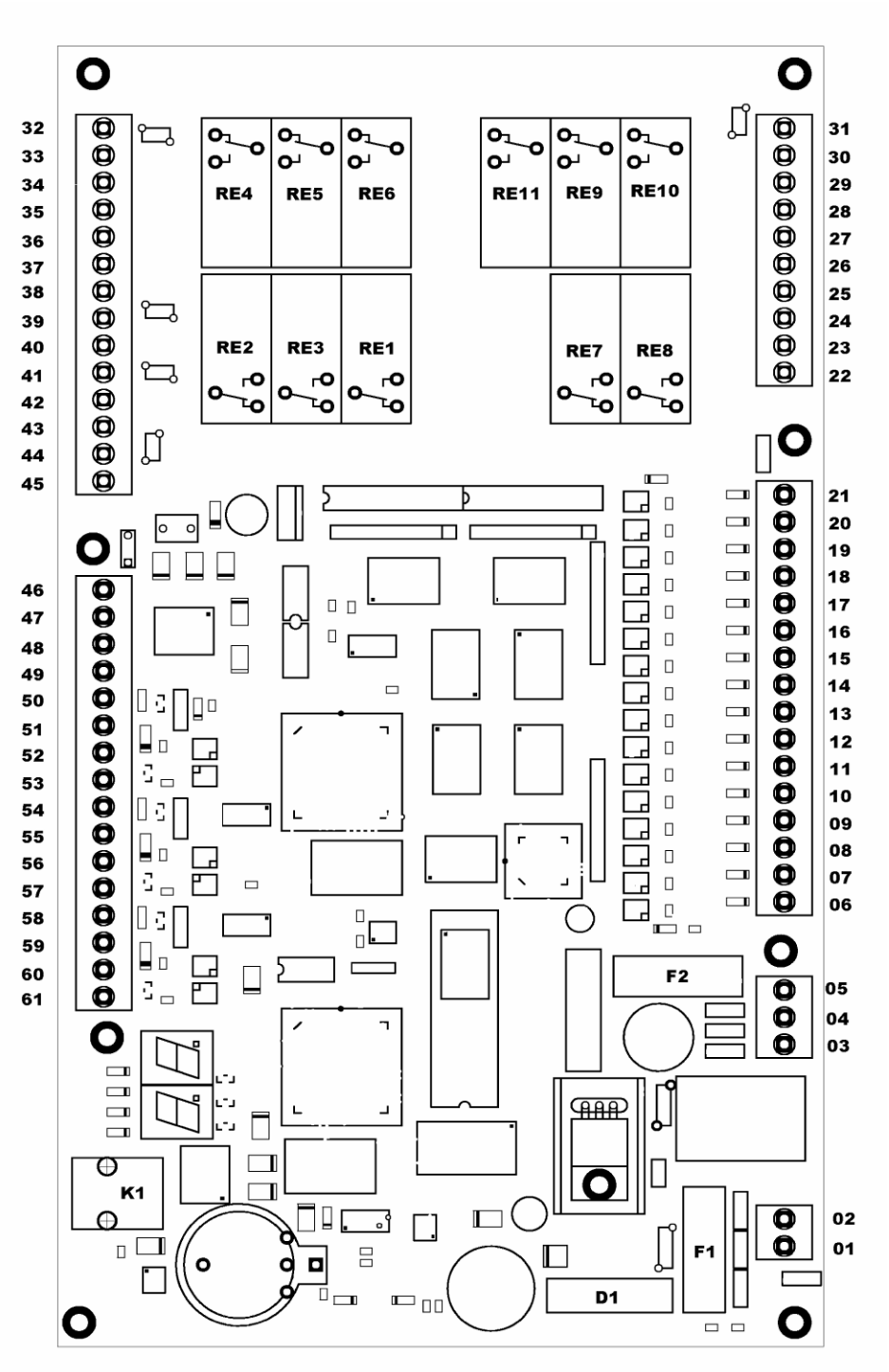
-	Kabinemodul	22 – 29	Spannung	24VDC
			Strom	max. 250 mA
			Gemein	30
-	Kabinemodul	45 – 52	Spannung	24VDC
			Strom	max. 250 mA
			Gemein	44
-	Ext. Modul	101 – 108	Spannung	24VDC
			Strom	max. 250 mA
			Gemein	109
-	Knotenmodul	K5,K6	Spannung	24VDC
			Strom	max. 250 mA
-	Hauptmodul	22-24	Spannung	max. 250 V AC/DC
			Strom	max. 1000 mA NICHTINDUKTIVE LAST

Serienlinien

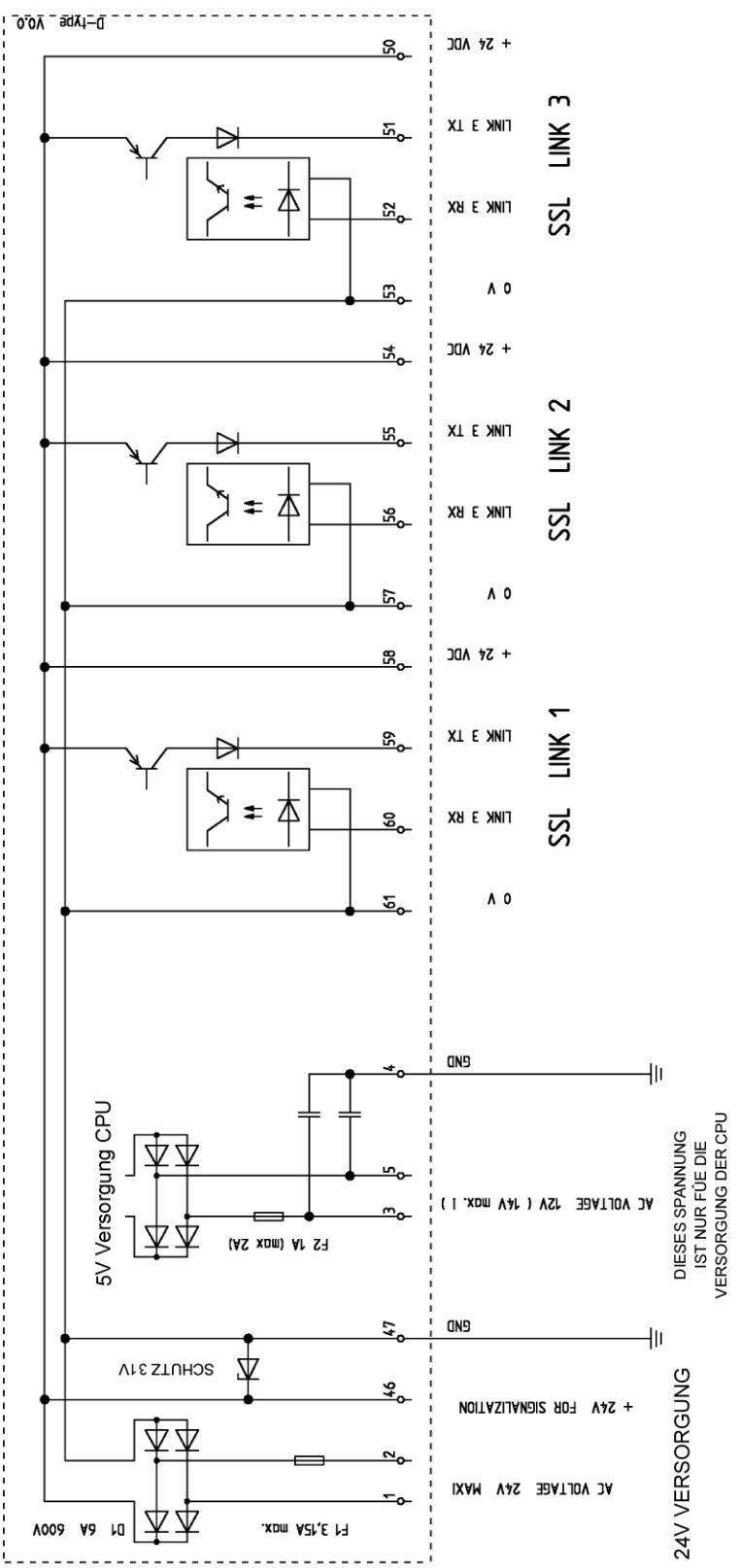
-	Hauptmodul Gruppenlinie	RS 232	optoisoliert 9600 B		
			Spannung	12VDC	
			Anschlüsse	47	0V
				48	RX
				49	TX
-	Hauptmodulprogrammierung	RS232		9600 B	
			Spannung	12 VDC	
			Anschlüsse	plug K1	
-	Hauptmodul Serienverbindung 1	SSL	optoisoliert	1000 B	
			Spannung	24VDC	
			Strom	max.500 Ma	
			Anschlüsse	50	+24V
				51	TX
				52	RX
				53	0V
-	Hauptmodul Serienverbindung 2	SSL	optoisoliert	1000 B	
			Spannung	24 VDC	
			Strom	max. 500 Ma	
			Anschlüsse	54	+24V
				55	TX
				56	RX
				57	0V
-	Hauptmodul Serienverbindung 3	SSL	optoisoliert	1000 B	
			Spannung	24 VDC	
			Strom	max. 500 mA	
			Anschlüsse	58	+24VDC
				59	TX
				60	RX
				61	0V

-	Knotenmodul Serienverbindung	SSL	optoisoliert		1000 B
			Spannung		24 VDC
			Strom		max. 500 Ma
			Anschlüsse	K1	Ausgang
				K2	Eingang

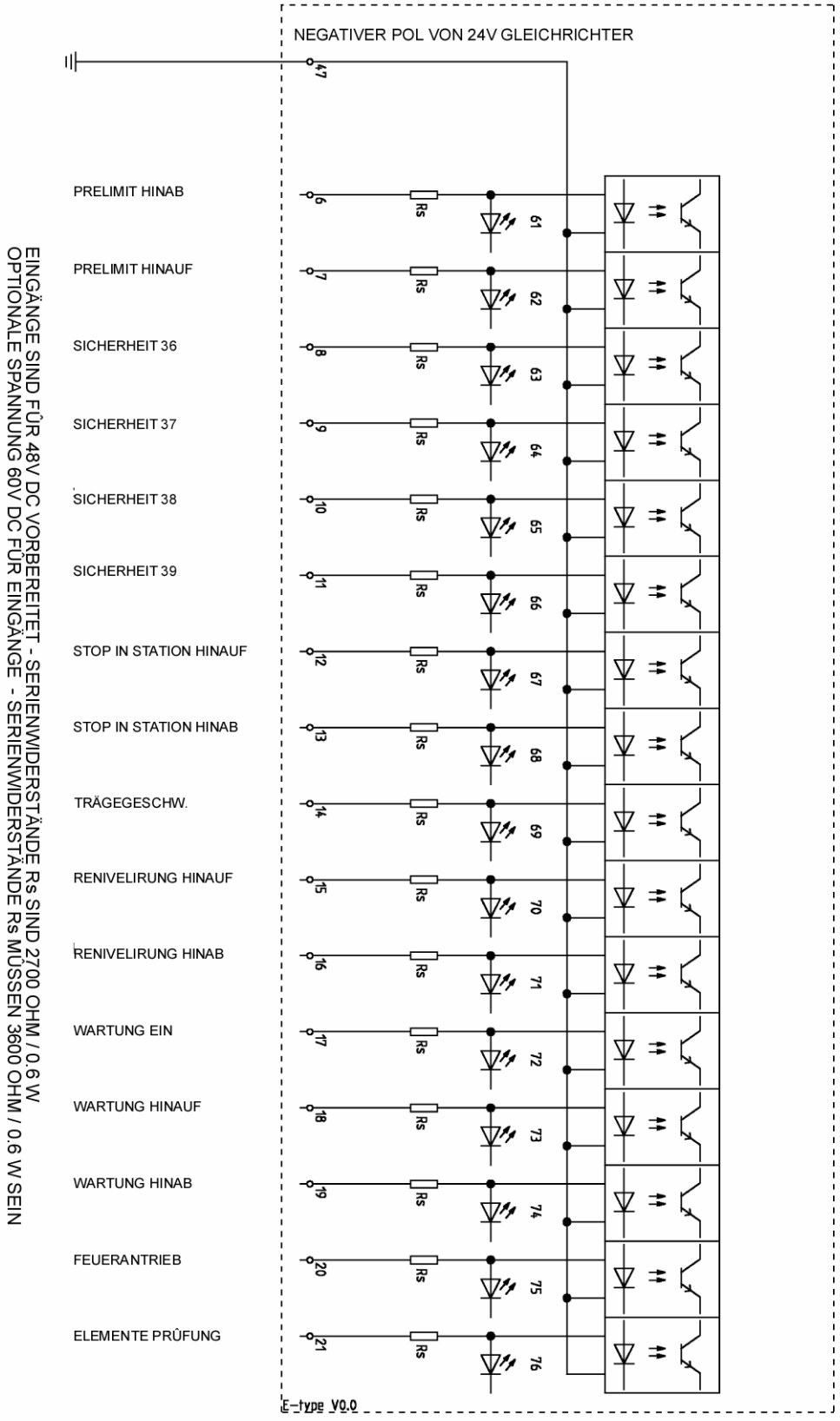
E – Typ HAUPTMODUL



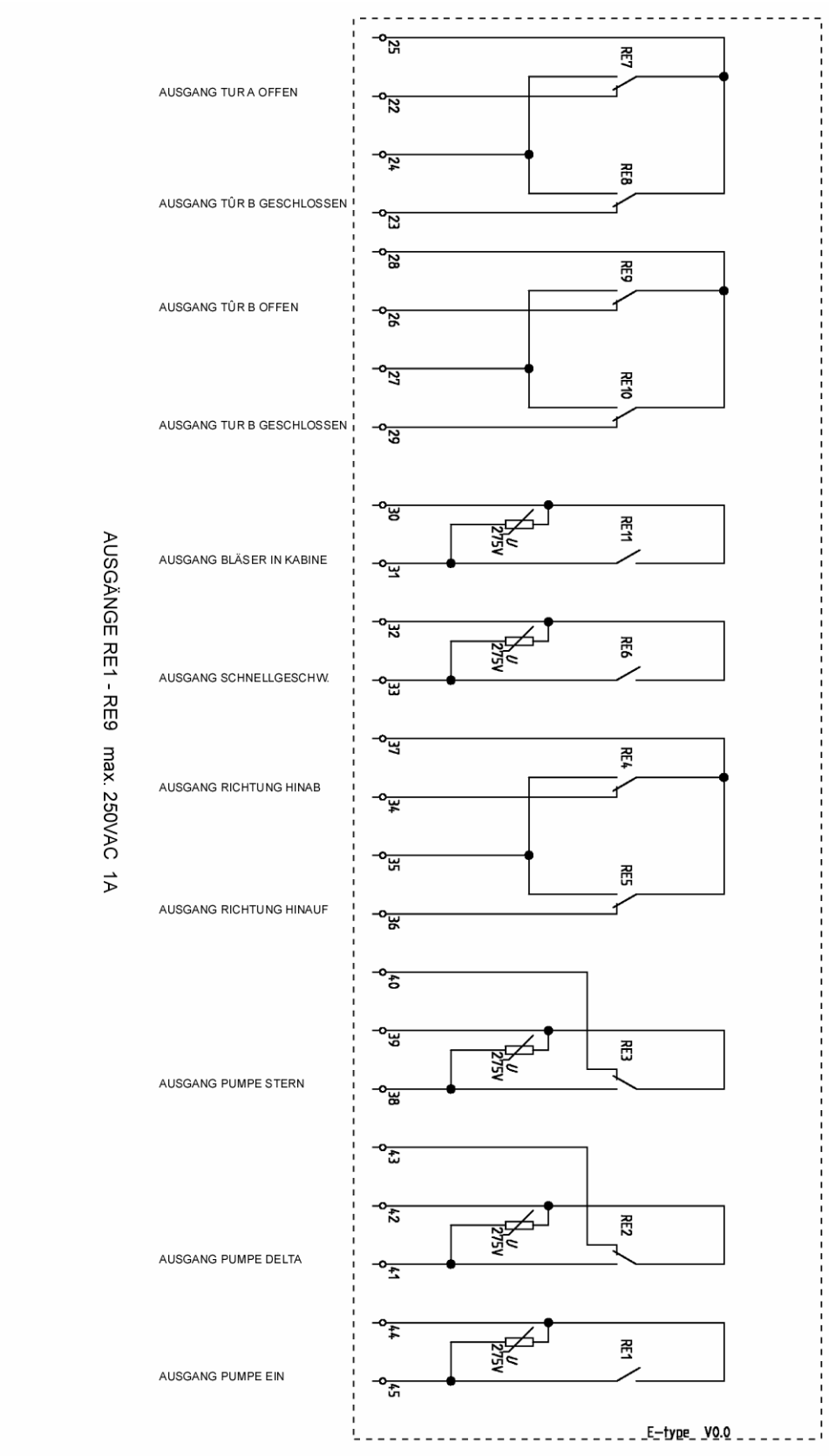
E – Typ HAUPTMODULANSCHLÜSSE



E – Typ HAUPTMODULANSCHLÜSSE



E – Typ HAUPTMODULANSCHLÜSSE

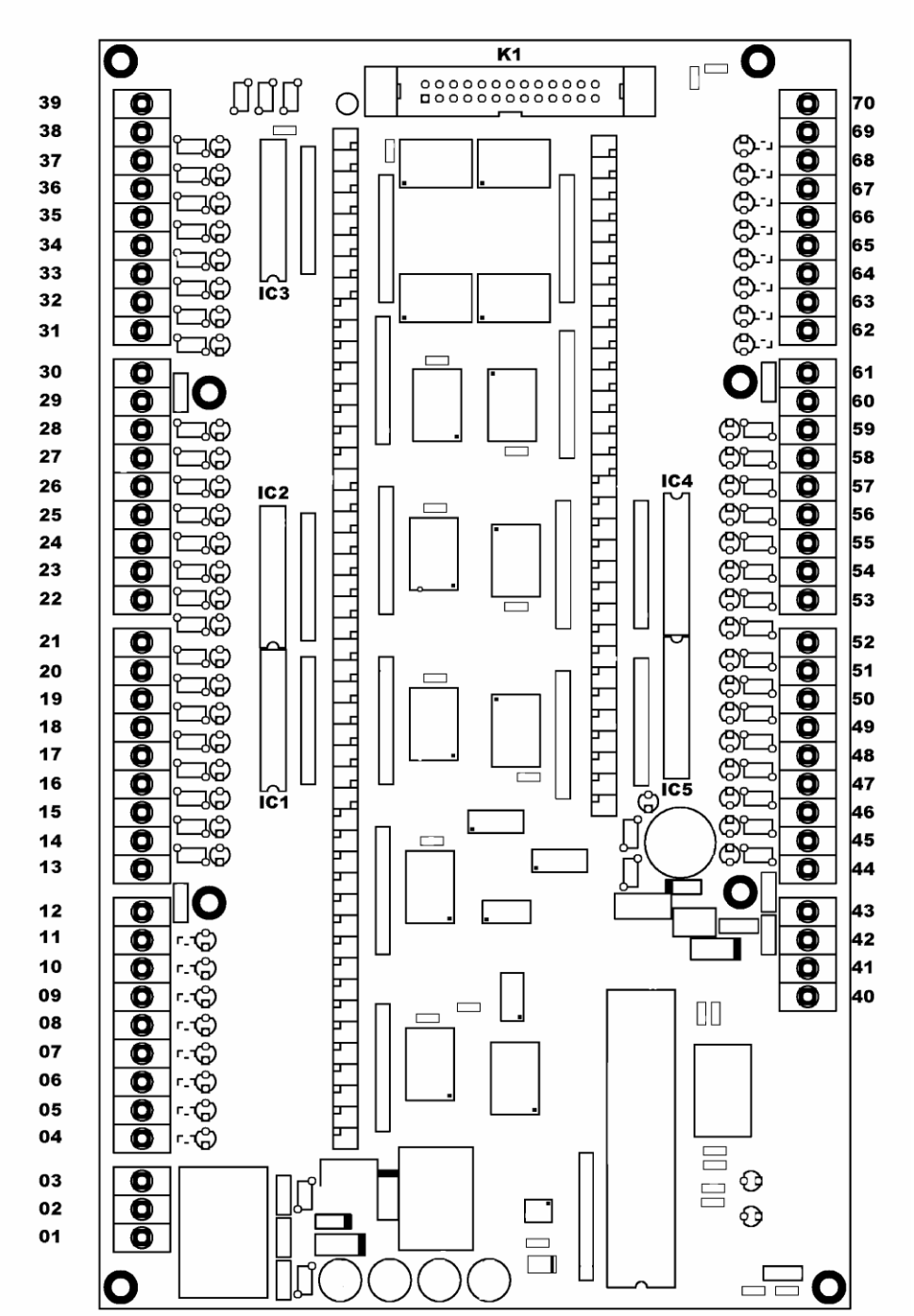


E – Typ HAUPTMODULANSCHLÜSSE

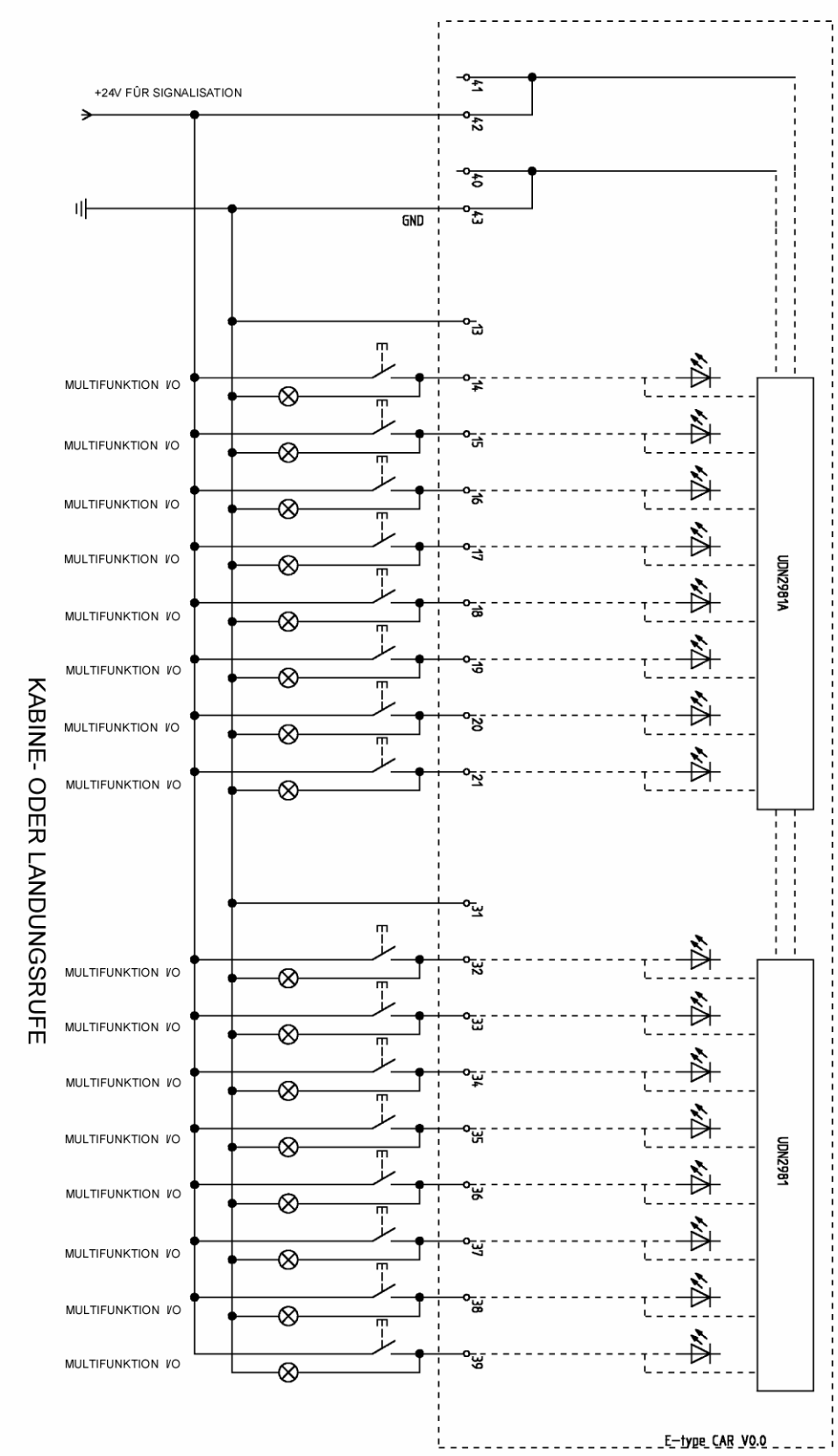
1	18V AC		
2	18V AC	(AC Spannung für 24 VDC)	
3	12V AC		
4	GND		
5	12V AC	(Versorgungsspannung für CPU)	
6	Eingang – Prelimitschalter in unterer Station - Boden		
7	Eingang – Prelimitschalter in oberer Station – Wipfel		
8	Eingang Sicherheitslinie 36		
9	Eingang Sicherheitslinie 37		
10	Eingang Sicherheitslinie 38		
11	Eingang Sicherheitslinie 39		
10	Eingangsstop in der Station hinauf		
11	Eingangsstop in der Station hinab		
12	Eingang Trägegeschwindigkeit		
13	Eingang Renivelierung hinauf		
14	Eingang Renivelierung hinab		
15	Eingang Wartung ein (Wartung am Anschluss 09 Kabinemodul hat Priorität)		
16	Eingang Wartung hinauf (wenn Wartung ein von Kabinemodul aktiv ist, dieser Eingang läuft nicht)		
17	Eingang Wartung hinab (wenn Wartung ein von Kabinemodul aktiv ist, dieser Eingang läuft nicht)		
18	Eingang Feuerantrieb		
19	Eingang Elementesprüfung		
22	Ausgang Tür A offen	Relay RE8	
23	Ausgang Tür A eingeschlossen	Relay RE7	
24	Ausgang		
25	Ausgang Gemeintür A		
26	Ausgang Tür B offen	Relay RE10	
27	Ausgang		
28	Ausgang Gemeintür B		
29	Ausgang Tür B eingeschlossen	Relay RE9	
30	Ausgang Kabinebläser	Relay RE11	
31	Ausgang Kabinebläser		
32	Schnellgeschwindigkeit	Relay RE6	
33	Ausgang Schnellgeschwindigkeit		
34	Ausgang Richtung nach unten	Relay RE5	
35	Ausgang Richtung nach oben und nach unten		
36	Ausgang Richtung nach oben	Relay RE4	
37	Ausgang Gemein für Richtung		
38	Ausgang Pumpe Stern	NO	Relay RE3
39	Ausgang Pumpe Stern	COM	
40	Ausgang Pumpe Stern	NC	
41	Ausgang Pumpe Delta (Dreieck)	NO	Relay RE2
42	Ausgang Pumpe Delta (Dreieck)	COM	
43	Ausgang Pumpe Delta (Dreieck)	NC	
44	Ausgang Pumpe ein		Relay RE1
45	Ausgang Pumpe ein		
46	+24V DC		

47	0V	
48	Gruppelinie	RX
49	Gruppelinie	TX
50	+24V DC	
51	Linie LINK3	TX
52	Linie LINK3	RX
53	0V	
54	+24V DC	
55	Linie LINK2	TX
56	Linie LINK2	RX
57	0V	
58	+24V DC	
59	Linie LINK1	TX
60	Linie LINK1	RX
61	0V	

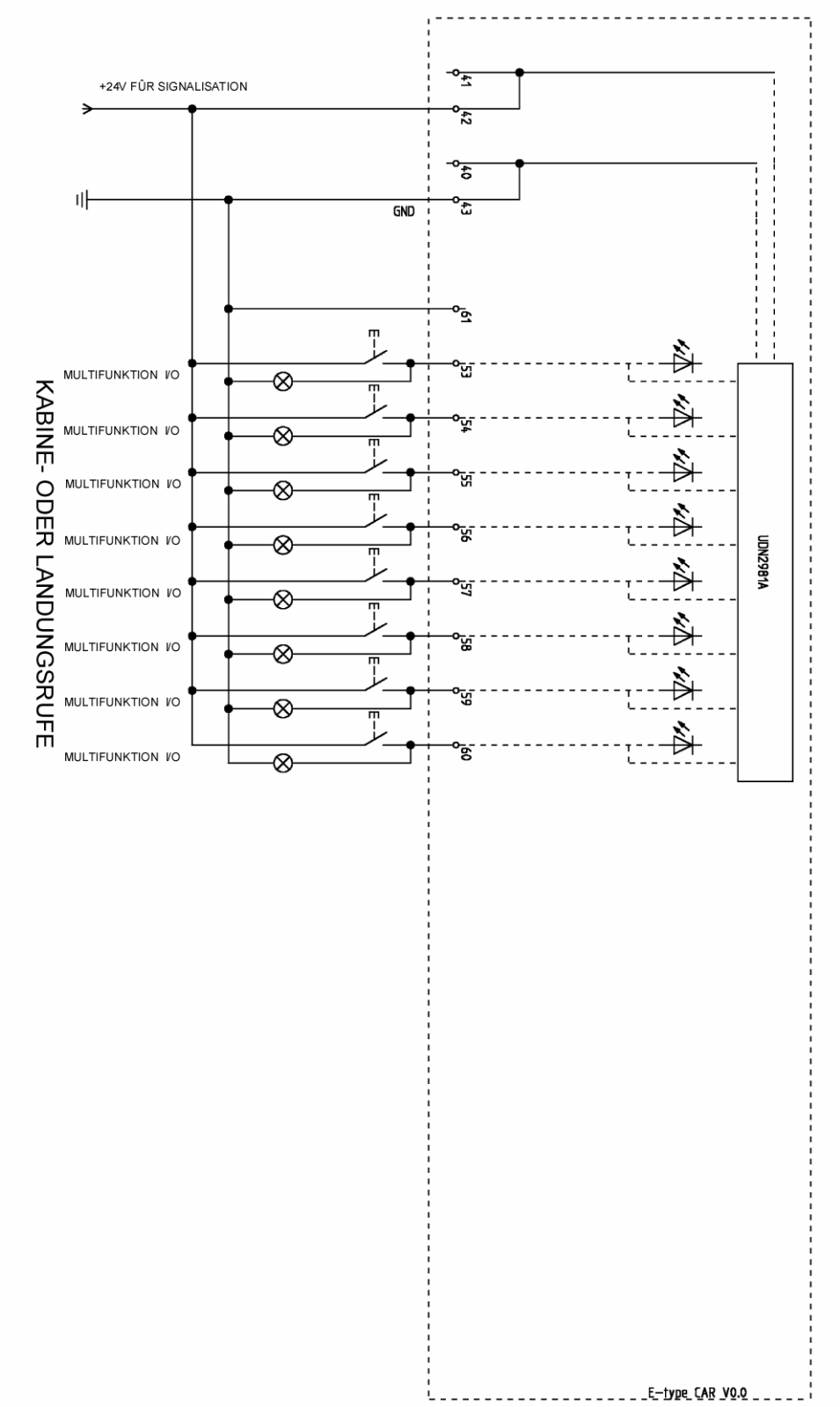
E – Typ KABINEMODUL



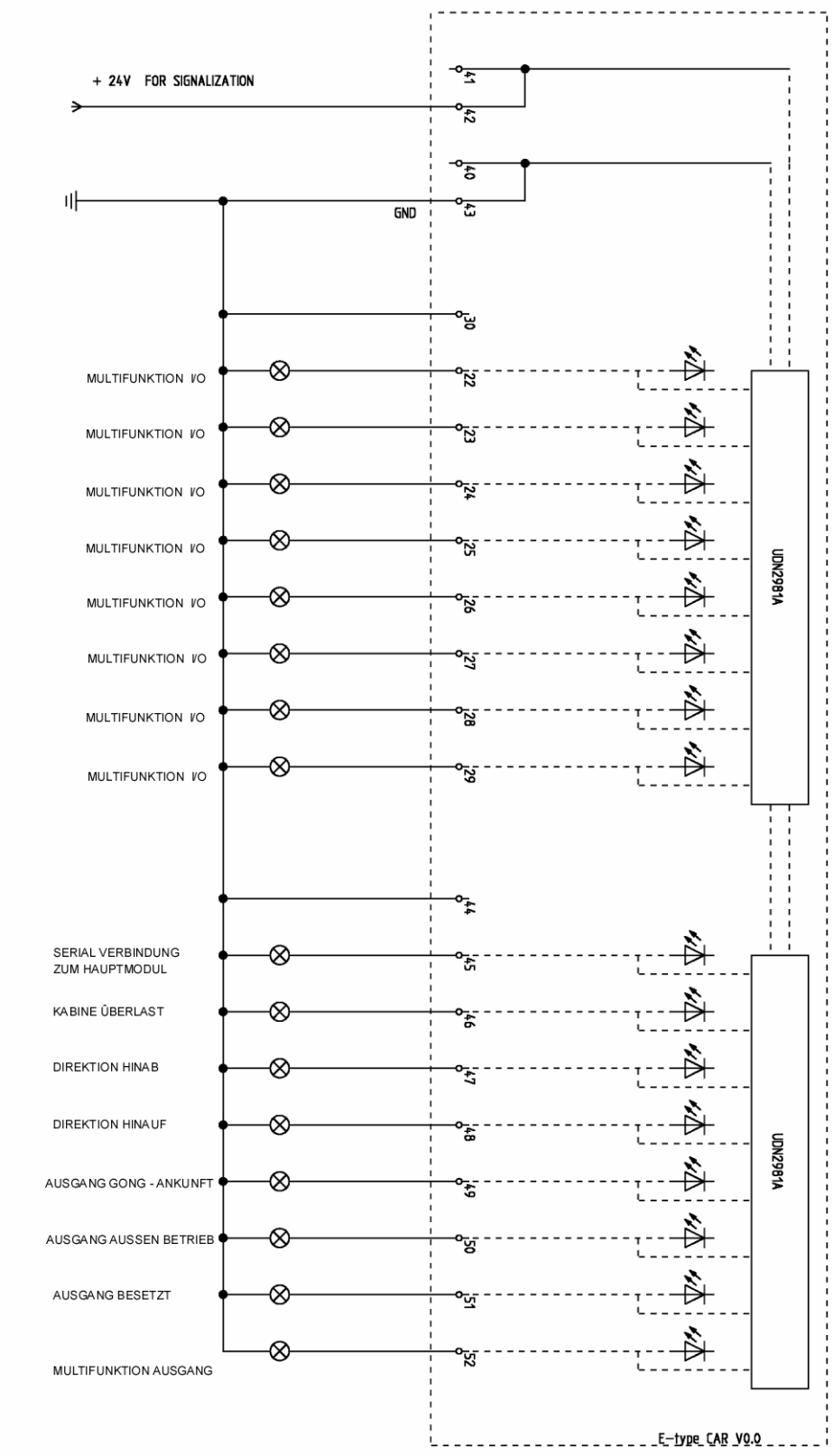
E – Typ KABINEMODULANSCHLÜSSE



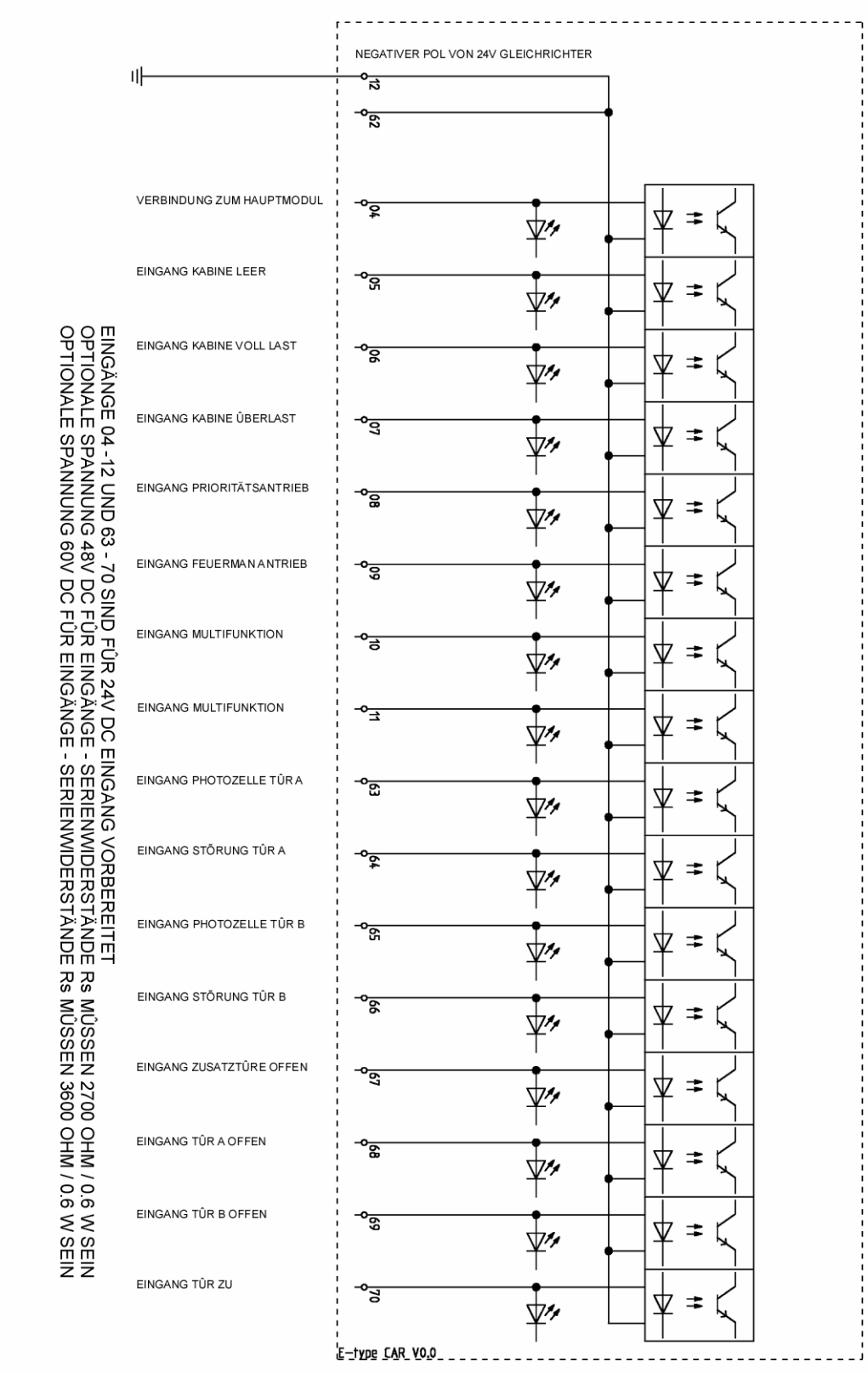
E – Typ KABINEMODULANSCHLÜSSE



E – Typ KABINEMODULANSCHLÜSSE



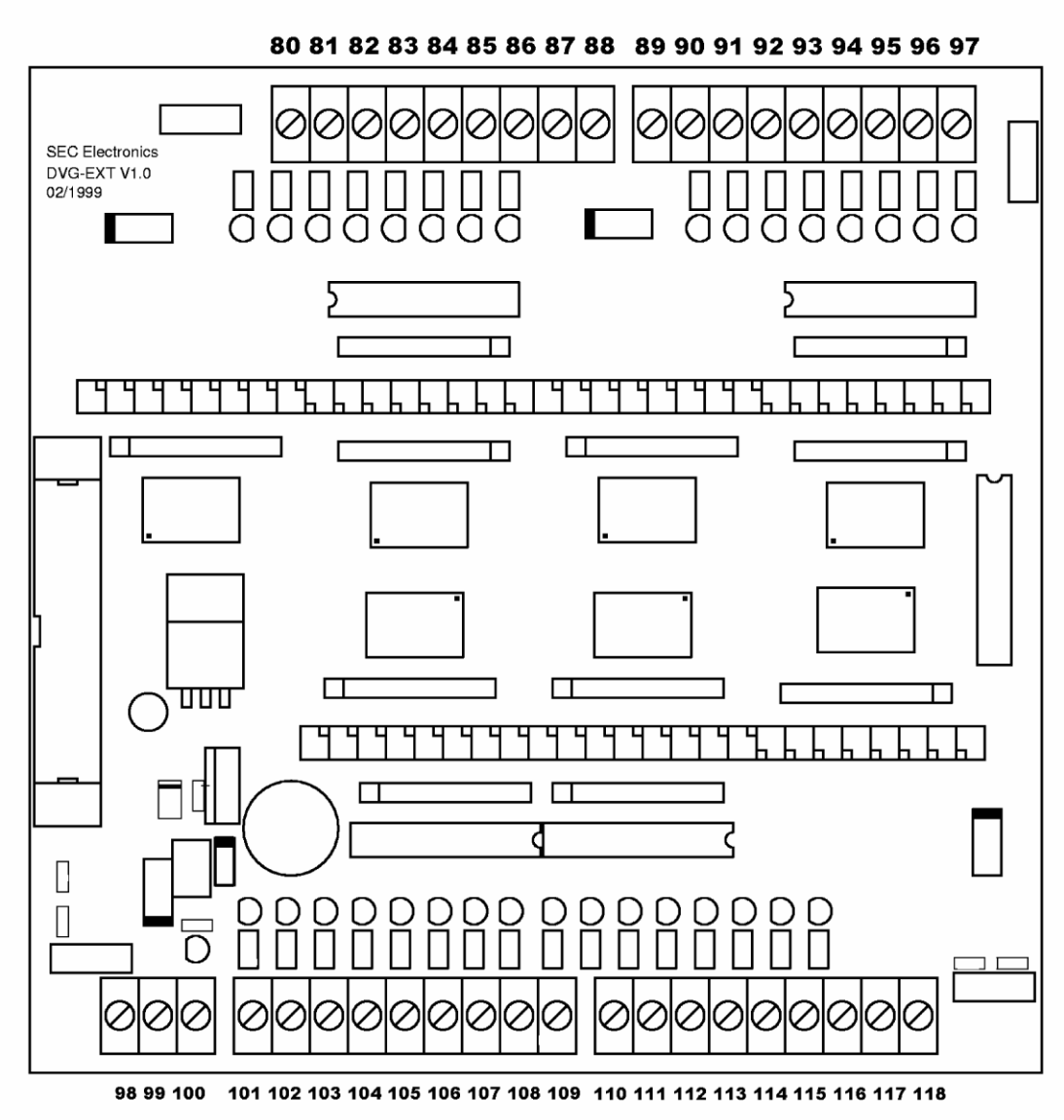
E – Typ KABINEMODULANSCHLÜSSE



E – Typ KABINEMODUL ANSCHLÜSSE

01	0V DC	(Versorgungsspannung)
02	GND	
03	24V DC	(Versorgungsspannung)
04	Eingang SSL Linie (zum Anschluss 59 Hauptmodul)	
05	Eingang Kabine Volllast	
06	Eingang Kabine Überlast	
07	Eingang Prioritätsantrieb	
08	Eingang Feuermann Antrieb	
09	Eingang Wartung EIN	
10	Eingang Wartung HINAUF	
11	Eingang Wartung HINAB	
12	GND	
13	GND	
14	I/O (Eingang/Ausgang)	Multifunktion
15	I/O	Multifunktion
16	I/O	Multifunktion
17	I/O	Multifunktion
18	I/O	Multifunktion
19	I/O	Multifunktion
20	I/O	Multifunktion
21	I/O	Multifunktion
22	Ausgang	Multifunktion
23	Ausgang	Multifunktion
24	Ausgang	Multifunktion
25	Ausgang	Multifunktion
26	Ausgang	Multifunktion
27	Ausgang	Multifunktion
28	Ausgang	Multifunktion
29	Ausgang	Multifunktion
30	GND	
31	GND	
32	I/O (Eingang/Ausgang)	Multifunktion
33	I/O	Multifunktion
34	I/O	Multifunktion
35	I/O	Multifunktion
36	I/O	Multifunktion
37	I/O	Multifunktion
38	I/O	Multifunktion
39	I/O	Multifunktion
40	GND	
41	+24V DC	(Spannung für Ausgänge)
42	+24V DC	(Spannung für Ausgänge)
43	GND	
44	GND	
45	Ausgang SSL Linie	(Zum Anschluss 60 Hauptmodul)
46	Ausgang Kabine überlastet	
47	Ausgang Richtung hinab	
48	Ausgang Richtung hinauf	
49	Ausgang Gong – Ankunft	
50	Ausgang aussen Betrieb	
51	Ausgang besetzt	
52	Ausgang Kabinebläser	

53	I/O	Multifunktion
54	I/O	Multifunktion
55	I/O	Multifunktion
56	I/O	Multifunktion
57	I/O	Multifunktion
58	I/O	Multifunktion
59	I/O	Multifunktion
60	I/O	Multifunktion
61	GND	
62	GND	
63	Eingang Photozelle Tür A	
64	Eingang Türstörung A	
65	Eingang Photozelle Tür B	
66	Eingang Türstörung B	
67	Eingang Zusatztür offen	
68	Eingang Tür A öffnen	
69	Eingang Tür B öffnen	
70	Eingang Tür zuschliessen	

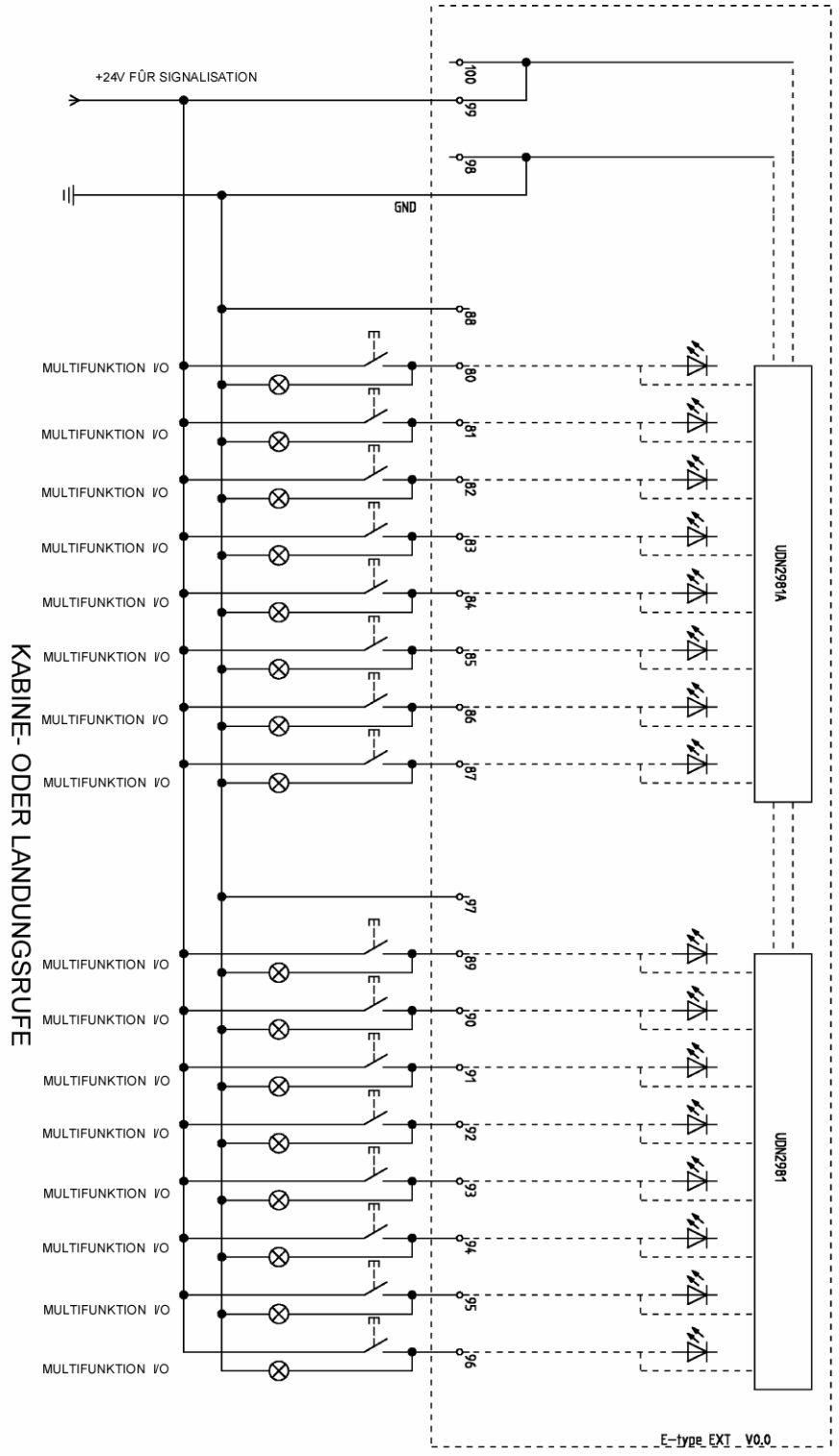


E – Typ EXT MODUL

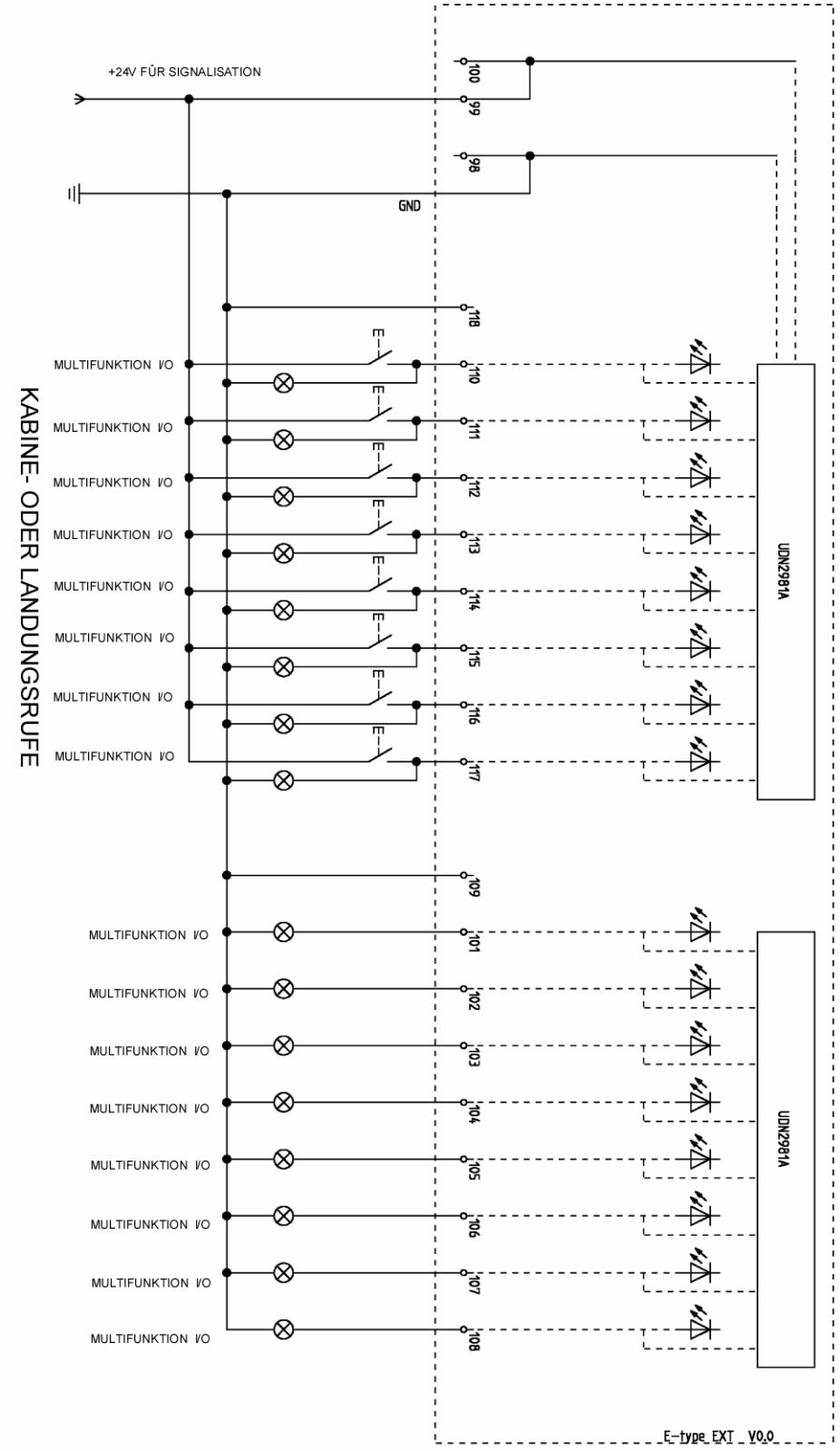
E – Typ EXT MODULANSCHLÜSE

80	I/O (Eingang/Ausgang)	Multifunktion
81	I/O	Multifunktion
82	I/O	Multifunktion
83	I/O	Multifunktion
84	I/O	Multifunktion
85	I/O	Multifunktion
86	I/O	Multifunktion
87	I/O	Multifunktion
88	GND	
89	I/O	Multifunktion
90	I/O	Multifunktion
91	I/O	Multifunktion
92	I/O	Multifunktion
93	I/O	Multifunktion
94	I/O	Multifunktion
95	I/O	Multifunktion
96	I/O	Multifunktion
97	GND	
98	GND	
99	+24V DC	(Spannung für Ausgänge)
100	+24V DC	(Spannung für Ausgänge)
101	Ausgang	Multifunktion
102	Ausgang	Multifunktion
103	Ausgang	Multifunktion
104	Ausgang	Multifunktion
108	Ausgang	Multifunktion
109	GND	
110	I/O (Eingang/Ausgang)	Multifunktion
111	I/O	Multifunktion
112	I/O	Multifunktion
113	I/O	Multifunktion
114	I/O	Multifunktion
115	I/O	Multifunktion
116	I/O	Multifunktion
117	I/O	Multifunktion
118	GND	

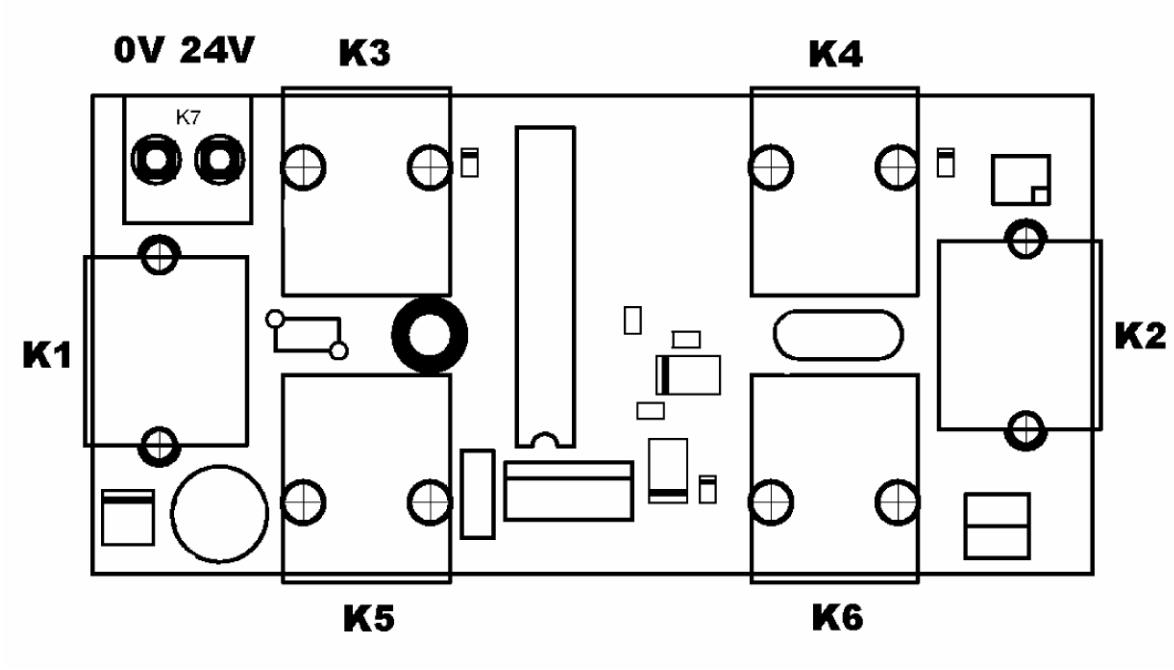
E – Typ EXT MODULANSCHLÜSE



E – Typ EXT MODULANSCHLÜSE



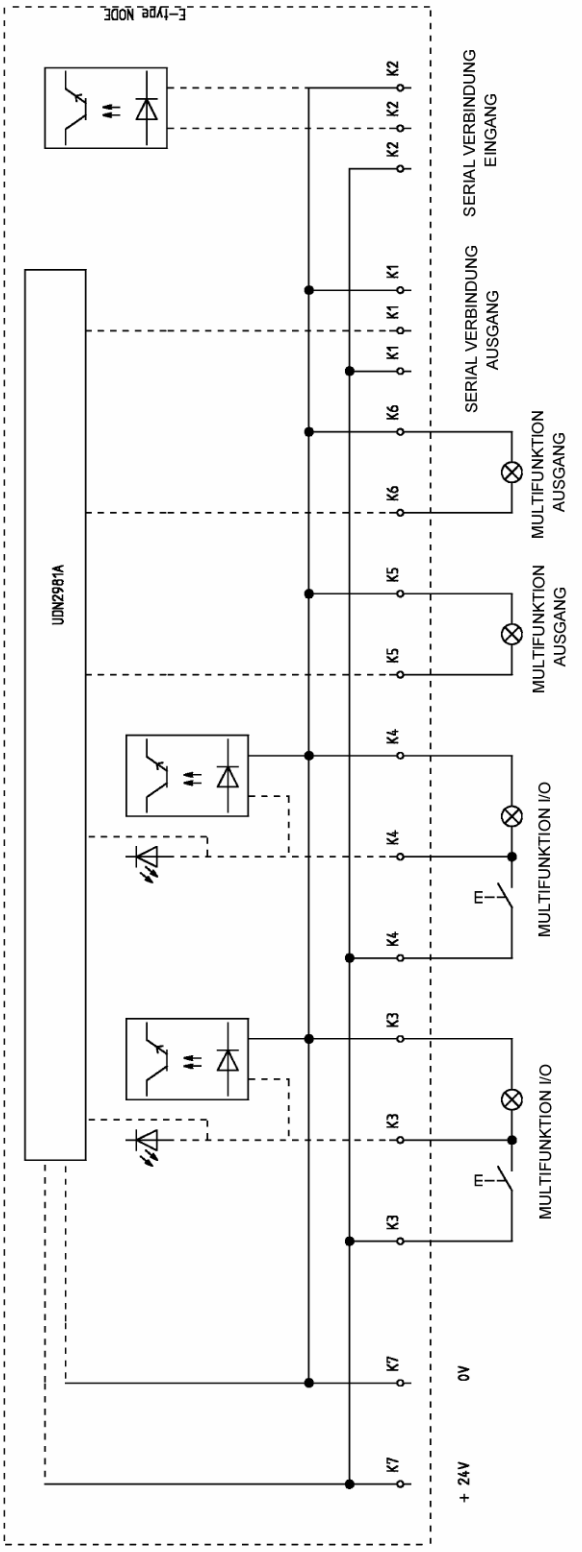
E-Typ STOCKMODUL- KNOTEN



E-Typ STOCKMODULANSCHLÜSSE-PLUGS

K1	8 polig Konektor	SSL Verbindung Ausgang	
K2	8 polig Konektor	SSL Verbindung Eingang	
K3	4 polig Konektor	Multifunktion I/O	
K4	4 polig Konektor	Multifunktion I/O	
K5	4 polig Konektor	Multifunktion Ausgang	
K6	4 polig Konektor	Multifunktion Ausgang	
K7	optionale Stromversorgung		24 VDC

E-Typ STOCKMODUL – KNOTEN



MULTIFUNKTION EINGÄNGE/AUSGÄNGE

1. 8 STOPS HINAUF (UP) und HINAB (DOWN) kollektive (Haupt- und Kabinemodule)
E-Typ C (classic) P0 = 1

14	Kabinemodul	KABINERUF 1	53	Kabinemodul	HINABRUF 1
15	Kabinemodul	KABINERUF 2	54	Kabinemodul	HINABRUF 2
16	Kabinemodul	KABINERUF 3	55	Kabinemodul	HINABRUF 3
17	Kabinemodul	KABINERUF 4	56	Kabinemodul	HINABRUF 4
18	Kabinemodul	KABINERUF 5	57	Kabinemodul	HINABRUF 5
19	Kabinemodul	KABINERUF 6	58	Kabinemodul	HINABRUF 6
20	Kabinemodul	KABINERUF 7	59	Kabinemodul	HINABRUF 7
21	Kabinemodul	KABINERUF 8	60	Kabinemodul	HINABRUF 8
32	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	22	Kabinemodul	Ausgangpos. 1 oder A
33	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	23	Kabinemodul	Ausgangpos. 2 oder B
34	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	24	Kabinemodul	Ausgangpos. 3 oder C
35	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	25	Kabinemodul	Ausgangpos. 4 oder D
36	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	26	Kabinemodul	Ausgangposition 5
37	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	27	Kabinemodul	Ausgangposition 6
38	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	28	Kabinemodul	Ausgangposition 7
39	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	29	Kabinemodul	Ausgangposition 8

2. 12 STOPS HINAB kollektive (Haupt- und Kabinemodule)
E-Typ C (classic) P0 = 2

14	Kabinemodul	KABINERUF 1	53	Kabinemodul	HINABRUF 1
15	Kabinemodul	KABINERUF 2	54	Kabinemodul	HINABRUF 2
16	Kabinemodul	KABINERUF 3	55	Kabinemodul	HINABRUF 3
17	Kabinemodul	KABINERUF 4	56	Kabinemodul	HINABRUF 4
18	Kabinemodul	KABINERUF 5	57	Kabinemodul	HINABRUF 5
19	Kabinemodul	KABINERUF 6	58	Kabinemodul	HINABRUF 6
20	Kabinemodul	KABINERUF 7	59	Kabinemodul	HINABRUF 7
21	Kabinemodul	KABINERUF 8	60	Kabinemodul	HINABRUF 8
32	Kabinemodul	KABINERUF 9	36	Kabinemodul	HINABRUF 9
33	Kabinemodul	KABINERUF 10	37	Kabinemodul	HINABRUF 10
34	Kabinemodul	KABINERUF 11	38	Kabinemodul	HINABRUF 11
35	Kabinemodul	KABINERUF 12	39	Kabinemodul	HINABRUF 12

22	Kabinemodul	Ausgangposition 1 oder A
23	Kabinemodul	Ausgangposition 2 oder B
24	Kabinemodul	Ausgangposition 3 oder C
25	Kabinemodul	Ausgangposition 4 oder D

3. 16 STOPS HINAUF und HINAB kollektive (Haupt-, Kabine- und Extmodule)
E-Typ C (classic) P0 = 3

14	Kabinemodul	KABINERUF 1	53	Kabinemodul	HINABRUF 1
15	Kabinemodul	KABINERUF 2	54	Kabinemodul	HINABRUF 2
16	Kabinemodul	KABINERUF 3	55	Kabinemodul	HINABRUF 3
17	Kabinemodul	KABINERUF 4	56	Kabinemodul	HINABRUF 4
18	Kabinemodul	KABINERUF 5	57	Kabinemodul	HINABRUF 5
19	Kabinemodul	KABINERUF 6	58	Kabinemodul	HINABRUF 6
20	Kabinemodul	KABINERUF 7	59	Kabinemodul	HINABRUF 7
21	Kabinemodul	KABINERUF 8	60	Kabinemodul	HINABRUF 8
80	Extmodul	KABINERUF 9	110	Extmodul	HINABRUF 9
81	Extmodul	KABINERUF 10	111	Extmodul	HINABRUF 10
82	Extmodul	KABINERUF 11	112	Extmodul	HINABRUF 11

83	Extmodul	KABINERUF 12	113	Extmodul	HINABRUF 12
84	Extmodul	KABINERUF 13	114	Extmodul	HINABRUF 13
85	Extmodul	KABINERUF 14	115	Extmodul	HINABRUF 14
86	Extmodul	KABINERUF 15	116	Extmodul	HINABRUF 15
87	Extmodul	KABINERUF 16	117	Extmodul	HINABRUF 16

32	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	22	Kabinemodul	Ausgangpos. 1 oder A
33	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	23	Kabinemodul	Ausgangpos. 2 oder B
34	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	24	Kabinemodul	Ausgangpos. 3 oder C
35	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	25	Kabinemodul	Ausgangpos. 4 oder D
36	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	26	Kabinemodul	Ausgangpos. 5 oder E
37	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	27	Kabinemodul	Ausgangposition 6
38	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	28	Kabinemodul	Ausgangposition 7
39	Kabinemodul	HINAUFRUF 1	29	Kabinemodul	Ausgangposition 8

89	Extmodul	HINAUFRUF 9	101	Extmodul	Ausgangposition 9
90	Extmodul	HINAUFRUF 10	102	Extmodul	Ausgangposition 10
91	Extmodul	HINAUFRUF 11	103	Extmodul	Ausgangposition 11
92	Extmodul	HINAUFRUF 12	104	Extmodul	Ausgangposition 12
93	Extmodul	HINAUFRUF 13	105	Extmodul	Ausgangposition 13
94	Extmodul	HINAUFRUF 14	106	Extmodul	Ausgangposition 14
95	Extmodul	HINAUFRUF 15	107	Extmodul	Ausgangposition 15
96	Extmodul	HINAUFRUF 16	108	Extmodul	Ausgangposition 16

4. 24 STOPS HINAB collective (Haupt-, Kabine-, und Extmodul)
E-Typ C (classic) P0 = 4

14	Kabinemodul	KABINERUF 1	53	Kabinemodul	HINABRUF 1
15	Kabinemodul	KABINERUF 2	54	Kabinemodul	HINABRUF 2
16	Kabinemodul	KABINERUF 3	55	Kabinemodul	HINABRUF 3
17	Kabinemodul	KABINERUF 4	56	Kabinemodul	HINABRUF 4
18	Kabinemodul	KABINERUF 5	57	Kabinemodul	HINABRUF 5
19	Kabinemodul	KABINERUF 6	58	Kabinemodul	HINABRUF 6
20	Kabinemodul	KABINERUF 7	59	Kabinemodul	HINABRUF 7
21	Kabinemodul	KABINERUF 8	60	Kabinemodul	HINABRUF 8
32	Kabinemodul	KABINERUF 9	36	Kabinemodul	HINABRUF 9
33	Kabinemodul	KABINERUF 10	37	Kabinemodul	HINABRUF 10
34	Kabinemodul	KABINERUF 11	38	Kabinemodul	HINABRUF 11
35	Kabinemodul	KABINERUF 12	39	Kabinemodul	HINABRUF 12

80	Extmodul	KABINERUF 13	110	Extmodul	HINABRUF 13
81	Extmodul	KABINERUF 14	111	Extmodul	HINABRUF 14
82	Extmodul	KABINERUF 15	112	Extmodul	HINABRUF 15
83	Extmodul	KABINERUF 16	113	Extmodul	HINABRUF 16
84	Extmodul	KABINERUF 17	114	Extmodul	HINABRUF 17
85	Extmodul	KABINERUF 18	115	Extmodul	HINABRUF 18
86	Extmodul	KABINERUF 19	116	Extmodul	HINABRUF 19
87	Extmodul	KABINERUF 20	117	Extmodul	HINABRUF 20

89	Extmodul	KABINERUF 21	93	Extmodul	HINABRUF 21
90	Extmodul	KABINERUF 22	94	Extmodul	HINABRUF 22
91	Extmodul	KABINERUF 23	95	Extmodul	HINABRUF 23
92	Extmodul	KABINERUF 24	96	Extmodul	HINABRUF 24

22	Kabinemodul	Ausgangposition 1 oder A
23	Kabinemodul	Ausgangposition 2 oder B
24	Kabinemodul	Ausgangposition 3 oder C
25	Kabinemodul	Ausgangposition 4 oder D
26	Kabinemodul	Ausgangposition 5 oder E

5. 24 STOPS HINAUF und HINAB kollektive (Haupt-, Kabinemodule und Knoten in den Stöcken)
E-Typ S (serial) P0 = 5

14	Kabinemodul	KABINERUF 1	53	Kabinemodul	KABINERUF 17
15	Kabinemodul	KABINERUF 2	54	Kabinemodul	KABINERUF 18
16	Kabinemodul	KABINERUF 3	55	Kabinemodul	KABINERUF 19
17	Kabinemodul	KABINERUF 4	56	Kabinemodul	KABINERUF 20
18	Kabinemodul	KABINERUF 5	57	Kabinemodul	KABINERUF 21
19	Kabinemodul	KABINERUF 6	58	Kabinemodul	KABINERUF 22
20	Kabinemodul	KABINERUF 7	59	Kabinemodul	KABINERUF 23
21	Kabinemodul	KABINERUF 8	60	Kabinemodul	KABINERUF 24
32	Kabinemodul	KABINERUF 9	22	Kabinemodul	Ausgangpos. 1 oder A
33	Kabinemodul	KABINERUF 10	23	Kabinemodul	Ausgangpos. 2 oder B
34	Kabinemodul	KABINERUF 11	24	Kabinemodul	Ausgangpos. 3 oder C
35	Kabinemodul	KABINERUF 12	25	Kabinemodul	Ausgangpos. 4 oder D
36	Kabinemodul	KABINERUF 13	26	Kabinemodul	Ausgangpos. 5 oder E
37	Kabinemodul	KABINERUF 14	27	Kabinemodul	Ausgangpos. 6 oder F
38	Kabinemodul	KABINERUF 15	28	Kabinemodul	Tür offen A
39	Kabinemodul	KABINERUF 16	29	Kabinemodul	Tür offen B

HINAUF und HINAB Rufe sind an Knoten verbunden
Die Knoten für 1 – 24 Stock sind zu SSL LINK 2 verbunden

6. 48 STOPS HINAUF und HINAB kollektive (Haupt-, Kabine-, Extmodule und Knoten an den Stöcken)
E – Typ S (serial) P0 = 6

14	Kabinemodul	KABINERUF 1	53	Kabinemodul	KABINERUF 17
15	Kabinemodul	KABINERUF 2	54	Kabinemodul	KABINERUF 18
16	Kabinemodul	KABINERUF 3	55	Kabinemodul	KABINERUF 19
17	Kabinemodul	KABINERUF 4	56	Kabinemodul	KABINERUF 20
18	Kabinemodul	KABINERUF 5	57	Kabinemodul	KABINERUF 21
19	Kabinemodul	KABINERUF 6	58	Kabinemodul	KABINERUF 22
20	Kabinemodul	KABINERUF 7	59	Kabinemodul	KABINERUF 23
21	Kabinemodul	KABINERUF 8	60	Kabinemodul	KABINERUF 24
32	Kabinemodul	KABINERUF 9	22	Kabinemodul	Ausgangpos. 1 oder A
33	Kabinemodul	KABINERUF 10	23	Kabinemodul	Ausgangpos. 2 oder B
34	Kabinemodul	KABINERUF 11	24	Kabinemodul	Ausgangpos. 3 oder C
35	Kabinemodul	KABINERUF 12	25	Kabinemodul	Ausgangpos. 4 oder D
36	Kabinemodul	KABINERUF 13	26	Kabinemodul	Ausgangpos. 5 oder E
37	Kabinemodul	KABINERUF 14	27	Kabinemodul	Ausgangpos. 6 oder F
38	Kabinemodul	KABINERUF 15	28	Kabinemodul	Tür offen A
39	Kabinemodul	KABINERUF 16	29	Kabinemodul	Tür offen B
80	Extmodul	KABINERUF 25	110	Extmodul	KABINERUF 41
81	Extmodul	KABINERUF 26	111	Extmodul	KABINERUF 42
82	Extmodul	KABINERUF 27	112	Extmodul	KABINERUF 43
83	Extmodul	KABINERUF 28	113	Extmodul	KABINERUF 44
84	Extmodul	KABINERUF 29	114	Extmodul	KABINERUF 45
85	Extmodul	KABINERUF 30	115	Extmodul	KABINERUF 46
86	Extmodul	KABINERUF 31	116	Extmodul	KABINERUF 47
87	Extmodul	KABINERUF 32	117	Extmodul	KABINERUF 48

89	Extmodul	KABINERUF 33	101	Extmodul
90	Extmodul	KABINERUF 34	102	Extmodul
91	Extmodul	KABINERUF 35	103	Extmodul
92	Extmodul	KABINERUF 36	104	Extmodul
93	Extmodul	KABINERUF 37	105	Extmodul
94	Extmodul	KABINERUF 38	106	Extmodul
95	Extmodul	KABINERUF 39	107	Extmodul
96	Extmodul	KABINERUF 40	108	Extmodul

HINAUF und HINAB Rufe sind zu den Knoten verbunden.
Knoten für 1 – 24 Stock sind zu SSL LINK 2 verbunden.
Knoten für 25 – 48 Stock sind zu SSL LINK 3 verbunden.

12.0 SICHERHEITSKREIS 185

ALLGEMEINE GEGEBENHEITEN

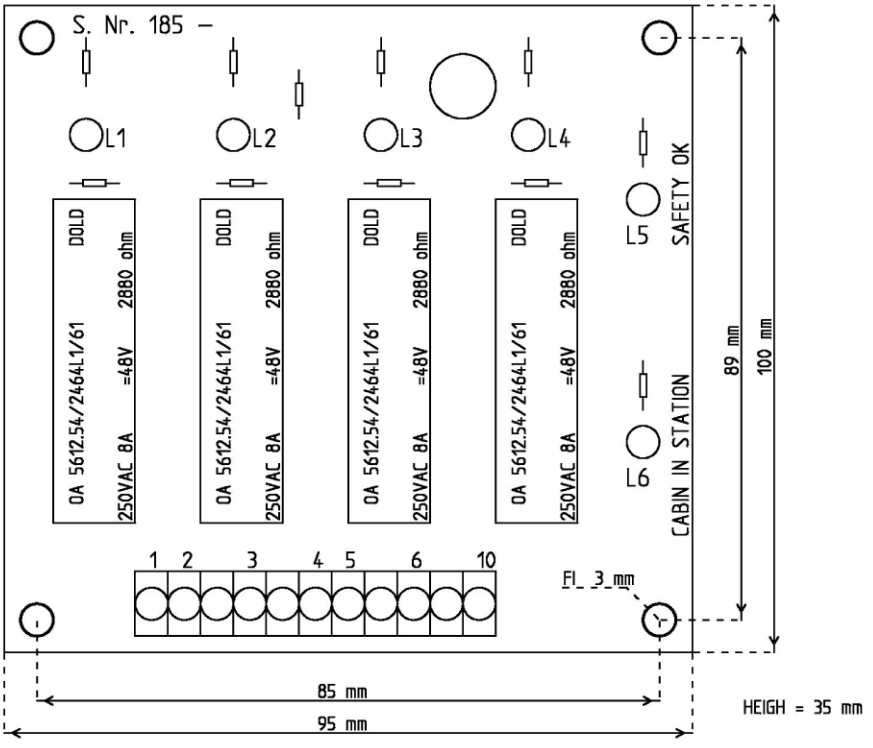
Dieser Kreis ist besonders entwickelt eine Möglichkeit leisten für die Bewegung der Kabine während die Türe geöffnet sind.

Kreistafel 95 x 100 mm mit der Höhe 35 mm für eine Installierung in der Kontrolleinheit
4 x 3 mm Bohrung für die Montage

Es sind folgende Kniffe möglich:
- frühere Öffnung der Tür
- Renivelierung nach oben oder nach unten mit den geöffneten Türen

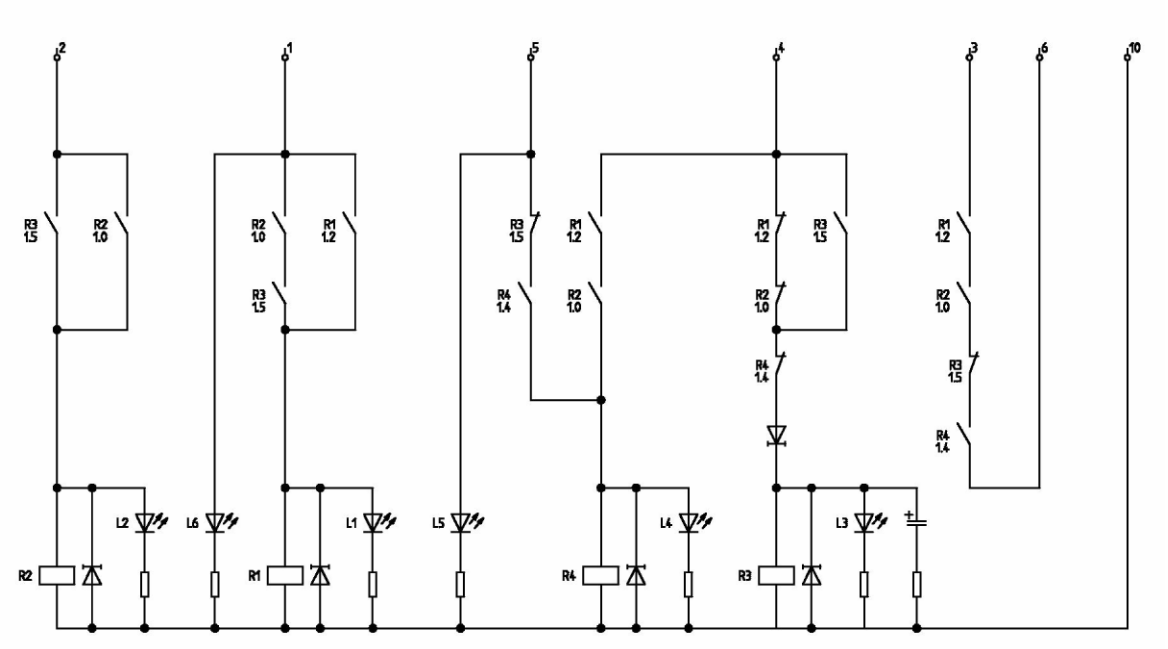
Inhalt des Kreises

- 4 x Sicherheitsrelay mit sechs Führungskontakte
- 6 x LED Dioden für Statusdisplay
- 7 x Endschlüsse für die Verbindung



EINZELKEITEN UND VERBINDUNGEN

Schematischer Plan des Sicherheitskreises 185



Der Kreis nutzt keine zusätzliche Stromversorgung. Alle Relays sind für 48 V DC ausgeführt.

Erklärung des Antriebs

- die Kontrolleinheit des Liftes gibt 48 VDC an Anschluss 4 wenn der Lift mit der Trägegeschwindigkeit bei Ankunft an die Station anstartet. Diese Spannung muss die ganze Zeit, bis nächsten Start, dieselbe bleiben.
- der magnetische Schalter ZONE B gibt dann 48 VDC an den Anschluss 2
- und der magnetische Schalter ZONE B gibt 48 VDC an den Anschluss 1
- in diesem Falle die Verbindung zwischen den Anschlüssen 3 und 6 ist geschlossen
- wenn der Lift an der Station gestoppt ist die Liftkontrolleinheit wird das Modul mit der Anwesenheit von 48 VDC am Anschluss 5 prüfen
- im Falle dass keine Spannung am Anschluss 5 gibt der Lift wird nicht den Antrieb fortsetzen.

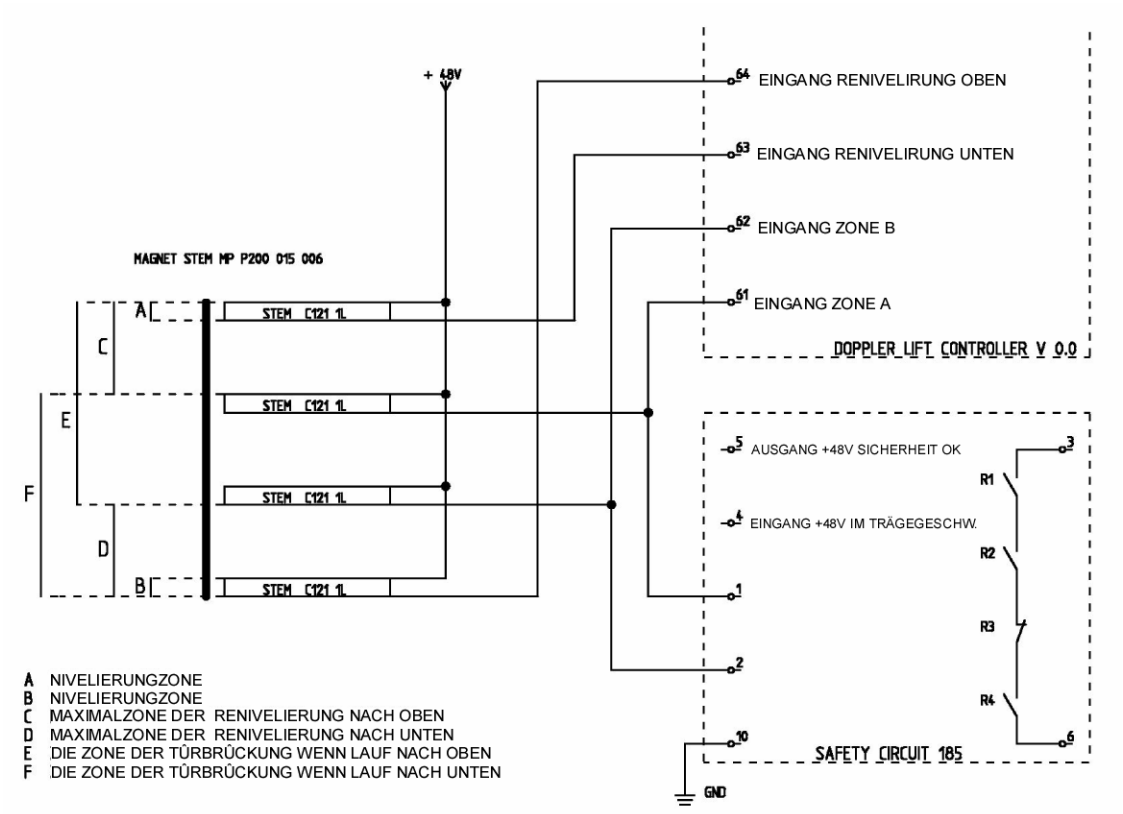
Erklärung der LED

- L1 ist parallel mit Relay R1
- L2 ist parallel mit Relay R2
- L3 ist parallel mit Relay R3
- L4 ist parallel mit Relay R4
- L5 leuchtet wenn Sicherheitsfunktion komplett ist - Spannung am Anschluss 5
- L6 leuchtet wenn der Lift in der Zone ist (im Falle des Handmanövers)

Erklärung der Anschlüsse

- 1 magnetischer Schalter ZONE B
- 2 magnetischer Schalter ZONE A
- 3 und 6 Sicherheitsverbindung
- 4 Start der Sicherheitsfunktion
- 5 Bestätigung der Sicherheitsfunktion für die Kontrolle inheit
- 10 Grund – 0V für Relays

Verbindung zwischen dem Sicherheitskreis 185 und Kreistafel E-Typ



SIGNALE

A und B	Nivelierungzone - Lift an der Station
C	Maximalzone der Renivelierung nach oben
D	Maximalzone der Renivelierung nach unten
E	Die Zone der Türbrückung wenn Lauf nach oben Die Zone der Pre-Öffnung wenn Lauf nach oben
F	Die Zone der Türbrückung wenn Lauf nach unten Die Zone der Pre-Öffnung wenn Lauf nach unten

AUSGÄNGE

5	+ 48 V Signal wenn der Sicherheitskreis überbrückt ist
3 und 6	Sicherheitskontakt wenn der Sicherheitskreis überbrückt ist

DIE ANSPRUCHE FÜR DIE INSTALLATION

Dieser Produkt wird in Kontroller, mit minimalem Schutzkreis, installiert werden.

Die maximale Spannung erlaubt für die Serienverbindung ist 60 V Gleich-, oder Wechselstrom

Die Sicherheitsserienverbindungen welche zu Anschlüsse 3 und 6 verbunden sind sollen mit der Sicherung von max 3 A geschützt werden.

Angewandte Spannung für Relays (+48 VDC) soll mit der Sicherung max. 4 A geschützt werden.

Die ideale Umgebungstemperatur bei welcher die Einheit am besten funktioniert ist zwischen 0 °C und 55 °C.

Gleichfalls die Anlage installiert wurde muss der Probelauf in beiden Hinauf- und Hinabrichtungen, mit den Aufenthalten ausgeführt werden: so kann die Kontrolleinheit die perfekte Wirkung des Moduls prüfen.

STAND DER REALYS, KONTAKTE UND LED-s IN VERSCHIEDENEN ZONEN

	RELAY 1	LED 1	RELAY 2	LED 2	RELAY 3	LED 3	RELAY 4	LED 4	TER. 1	TER. 2	TER. 4	AUSGANG ANSCHLUSS 5	AUSGANG SICHERHEIT 3 - 6
ZWISCHEN LANDUNGS SCHNELLGESCHW.	OFF		OFF		ON	⊗	OFF		0V	0V	0V	0 V	
ZWISCHEN LANDUNGS TRÄGEGESCHW.	OFF		OFF		ON	⊗	OFF		0V	0V	48V	0 V	
ZWISCHEN LANDUNGS TRÄGEGESCHW. ZONE A	OFF		ON	⊗	ON	⊗	OFF		0V	48V	48V	0 V	
ZWISCHEN LANDUNGS TRÄGEGESCHW. ZONE A UND B	ON	⊗	ON	⊗	OFF		ON	⊗	48V	48V	48V	48V	
IN STATION UND WÄHREND RENIVELIERUNG	ON	⊗	ON	⊗	OFF		ON	⊗	48V	48V	48V	48V	

MÖGLICHE FEHLERURSACHE WENN DIE SICHERHEIT AUSSCAHLTEN WIRD ODER WILL NICHT EINSCHALTEN

- Anschluss 2 (ZONE A) ist am 48 VDC im Moment wenn die Kontrolleinheit die Trägegeschwindigkeit mit der Spannung am Anschluss 4 startet.
- Anschluss 1 (ZONE B) ist am 48 VDC im Moment wenn die Kontrolleinheit die Trägegeschwindigkeit mit der Spannung am Anschluss 4 startet.
- Anschluss 2 (ZONE A) ist mehr als 0.5 Sekunden ausgeschaltet wenn Sicherheit schon verbunden ist
- Anschluss 1 (ZONE B) ist mehr als 0.5 Sekunden ausgeschaltet wenn Sicherheit schon verbunden ist.
- Anschluss 4 (Start der Operation) ist ausgeschaltet wenn die Sicherheit schon verbunden ist
- Anschluss 4 (Start der Operation) ist ausgeschaltet wenn der Anschluss 2 (Zone A) schon verbunden ist

13.0 ANLEITUNG ZUR ELEKTROMAGNETISCHEN VERTRÄGLICHKEIT

DIE EMC RICHTLINIE UND ANWENDBARE STANDARDE

Die EMC Richtlinie 89/336/EEC, und nachgewiesen bei Richtlinien 91/263/EEC, 92/68/EEC und 93/97/EEC, setzt voraus dass wegen der Garantie des freien Vertriebs der elektrischen und elektronischen Geräte, sowie der Schaffung der akzeptabeln elektromagnetischen Umgebung, alle diese Geräte werden versichern dass die elektromagnetischen Störungen verursacht bei den Geräten werden nicht die richtige Funktionierung der anderen Geräte oder Radio- und Telekomunikationnetze, sowie beziehenden Anlagen und elektrischen Versorgungsnetze beeinflussen. Die Anlage ist auch angefragt eine adäquate Stufe der intrinsischen Immunität gegen die elektromagnetischen Störungen und damit seine Wirkung wie geplant versichern.

SEC Liftkontrollpanele sind in Übereinstimmung „Richtlinien für die Anwendung der Direktive 89/336/EEC“ Klause 6.2.3.2 „Komponenten ausgeführt für die direkte Funktion und nicht ausgeführt für den Marktvertrieb und Endverbrauch“.

SEC Position

Es ist die Verantwortung des Verbrauchers den Rahmen zu bestimmen unter welchem ist das Produkt bekommen- SEC, wie auch die Mehrheit der anderer Hersteller, hat dieses Dokument am nächsten Grund vorbereite:

- Der Verkauf ist in der reduzierter Vertriebsklasse
- Entweder „CE“ Marke noch Erklärung der Konformität sind unter EMC Direktive erlaubt

Dieses Produkt ist nur für das professionelle Zusammensetzungspersonal geeignet

Die Verantwortung für die Erhaltung der EMC Standards bei der Installation ist bei Installationspersonal und nicht bei dem Hersteller.

Der Hersteller ist verpflichtet die Empfehlungen und die Richtlinien für die Erhaltung der EMC Standards nach der Installierung übermitteln und das ist in dieser Anweisung gegeben.

„CE“ Marke und Herstellererklärung über Konformität an den SEC Kontrollpanelen beziehen sich nur zur Kompatibilität mit den Richtlinien für die Niederspannung.

Das Produktstandard für Liftkontrollpanel ist EN 12015 für die Emission und EN 12016 für die Immunität, und alle Kontrollpanele wurden an Konformität mit verschiedenen Stufen verwendbar und im Standard hergestellt.

Nächste Normativreferenzen wurden benutzt:

Emission:	EN 55011
	EN 55014
Immunität:	EN 61000 – 4 – 2
	EN 61000 – 4 – 3
	EN 61000 – 4 – 4
	EN 61000 – 4 – 11

EMC REGELBEFRIEDIGUNG FÜR DIE VERDRAHTUNG DER ELEKTRISCHEN KABINETTEN

PANELE UND KABINETTE
Montagepanel und Kabinett (die Tür einschliessend) müssen, mit der direkten Verbindung an Grundbus, geerdet werden.

ENTFERNUNG DER FARBE VON ANGELEGENEN OBERFLÄCHEN
Die Farbe muss von den angelegenen Oberflächen des Montagepanels und Gehäuses entfernt werden.

WARNUNG Rhe anodisiertes Aluminium leitet keinen elektrischen Strom.

GRUNDANSCHLÜSSE DES KONTROLPANELS
SEC Kontrollpanele sind mit zwei Grundanschlüsse ausgerüstet (grün – gelb Anschluss mit Markierung 0 und Grundanschluss mit Multischrauben) einer muss zum Grundbus verbunden sein.

MINIMALE ENTFERNUNG ZWISCHEN SIGNAL - UND STROMVERSORGUNGSKABELN
Die minimale Entfernung zwischen den parallelen Signal-, und Stromversorgungskabeln ist 30 cm. Mögliche Kreuzungen müssen bei 90 ° ausgeführt werden.

ABSCHIRMUNG DER STROMVERSORGUNG FÜR AC MOTOR
AC Motor muss mit 4 poligem abgeschirmten Kabel versorgt werden (drei Phasen plus grün/gelb Grundleitung), oder mit 4 unabgeschirmten Kabeln im Metallkanal gelegt. Es ist wichtig dass die direkte Verbindung (4 Kabel) zwischen dem Panelgrund und dem Motorgrund ausgeführt ist und dass der vierte Kabel in die Abschirmung eingebettet ist.

GRUNDVERBINDUNG ZU BEIDEN SEITEN DER KABELABSCHIRMUNG (AC MOTOR)
Die Abschirmung des Versorgungskabels für AC Motor muss, um 360 ° Kontakt zu bekommen, an beide Seiten grundverbunden werden, d. h. die ganze Abschirmung. Das kann ausgeführt bei der Verwendung der entsprechenden metallischen EMC Kabel grundverbunden im voll 360 ° am Eingang des Kabinetts und an der Anschlussklemme des Motors. Wenn diese Verbindung nicht möglich ist, die abgeschirmten Kabel müssen ins Innen des Kabinetts eingeführt werden und mit Omegakonektor zum Montagepanel verbunden. Dasselbe muss an der Motorseite gemacht werden. Falls dass 360 ° nicht möglich ist, die Abschirmung muss, bevor Einziehung in der Anschlussklemme, grundverbunden werden. Dass muss an dem metallischen Motorträger ausgeführt werden beim Verbrauch des Omegakonektors. Im Falle dass Metallrohr verwendet ist, dasselbe muss beim voll 360 ° grundverbunden werden, überall wo möglich ist.

PIGTAIL (SCHWEINSCHWANZ) VERHINDERUNG
Während der Grundverbindung der Kabelabschirmung muss man 360 ° Verbindung verwenden (d. h. Omegabus) mit absoluter Verhinderung der *pigtail* Verbindung. Die *pigtail* Verbindung heisst die Verbindung der Kabelschirmung zum Erdegrund bei Verwendung des zusätzlichen Drahtes.

VERSORGUNGKABEL ZUM DC MOTOR
Die Versorgungskabel des DC Motors sollen nicht abgeschirmt werden.

DIREKTE VERBINDUNG ZWISCHEN DEM GRUNDBUS UND MOTORGEHÄUSE
Unabhängig von der Grundverbindung der Motorgehäuse, dasselbe muss immer zum, vom Panelgrundbus kommenden, Grundverbindungsdraht (grün/gelb) verbunden werden.

MAXIMALE LÄNGE DER AC MOTOR KABEL IM INNEN DES KABINETS

ENTKODERKABEL
Der Entkoderkabel muss abgeschirmt und grundverbunden am Panel bei voll 360°. Der female Konektor am Inverter wurde für diese Verbindung vorgesehen, d. h. es genügt die Kabelabschirmung verbunden bei 360 ° ins Leitungsgehäuse des male Konektors. Um prüfen dass die Abschirmung nicht an Motorseite verbunden ist muss der Entkoderkonektor von dem Inverter abgetrennt werden und mit dem Tester die Anwesenheit der Hochimpedanz zwischen der Abschirmung und Metallgehäuse des Entkoders oder des Motors nachgewiesen

SEC ELECTRONICS Neverke 30 6256 Košana, SLOVENIA
Tel: ++386 5 753 2006 email: sec.electronics@siol.net
Fax:++386 5 753 2007 web: http://www.secelectro.com.

Declaration of Conformity

Hersteller: SEC ELECTRONICS
Neverke 30
6256 KOŠANA
SLOVENIA

Einzelheiten der elektronischen Anlage
Modelnummer: **E – TYP**
LIFTKONTROLER PCB

Harmonisiert
Standard: **EN 12016**
EN 12015

Und übereinstimmt mit den Ansprüchen der folgenden EC Richtlinien

- **73/23/EEC** modifiziert bei **93/68/EEC** und genannt **Niederspannung Richtlinie**

CE Markierungsform 2002

Autorisierte Unterschrift:

Name: Milan Samsa
Position: Managing Direktor

Datum der Kundgebung: 01. 12. 2002.
Ort der Kundgebung: Neverke